

REGLAMENTO NACIONAL



FIM

FIM
LATIN AMERICA

**ENDURO
2026**



@fedemotocol



Fedemoto



Fedemoto



Fedemoto

WWW.FEDEMOTO.ORG



1. CONDICIONES Y RESPONSABILIDADES GENERALES

La **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** convoca para el año en curso al **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO** y al **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO INFANTIL Y JUVENIL** que será regulado por este reglamento, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas. En caso de una disputa con respecto a la interpretación del Reglamento Nacional de Enduro, será el Comité Ejecutivo de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**, quien determine sobre su interpretación, respetando siempre **REGLAMENTOS PROPIOS DE FEDEMOTO, REGLAMENTOS FIM** y **REGLAMENTOS FIM LATINOAMERICA**.

En caso de no ser aplicable o confusa la aplicación de la precitada normatividad se acudirá a los conocimientos técnicos, ponderación y sana crítica de los miembros de la Comisión Técnica con asesoría de las comisiones extradeportivas.

Podrán participar en el **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO** y en el **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO INFANTIL Y JUVENIL**, pilotos miembros de las Ligas Afiliadas a la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** y que tengan Licencia Deportiva Nacional vigente.

Todas las Ligas Afiliadas, sus Pilotos, Oficiales, Comisarios y delegados que participan en una válida del **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO** y en el **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO INFANTIL Y JUVENIL** deben regirse por las regulaciones previstas en:

- Código Deportivo Nacional
- Reglamento Deportivo.
- Reglamento Técnico.
- Código Antidoping

Es responsabilidad de Ligas, pilotos y miembros de cada equipo conocer y regirse por los Códigos y Reglamentos de **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**. Los Oficiales de una válida serán responsables por las decisiones y acciones que tomen contrarias a las Reglamentaciones de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**, a los intereses del evento y del deporte; sus actos serán objeto de acciones previstas en el Código Deportivo y Disciplinario **FEDEMOTO**. Una prueba válida del **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO** o del **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO INFANTIL Y JUVENIL** comienza desde el día sábado al momento de iniciarse las verificaciones administrativas y técnicas, y finaliza cuando se hayan cumplido totalmente las siguientes formalidades:

- ✚ Los resultados finales han sido aprobados
- ✚ Todos los plazos para formular reclamaciones han sido cumplidos y controles técnicos, deportivos, antidopaje, etc. han sido efectuados.

Todos los oficiales, Comisarios y equipo médico nombrados en el evento, deben estar disponibles y operativos hasta la finalización del tiempo establecido para presentar reclamaciones.

2. ENDURO HARE SCRAMBLE, ENDURO TIPO FIM, CROSS COUNTRY, HARD ENDURO, SPRINT ENDURO Y ENDURO CROSS.

El **HARE SCRAMBLE** y el **CROSS COUNTRY** son pruebas de Enduro por **TIEMPO** en donde el vencedor será aquel piloto que realice el mayor número de **VUELTAS**, en trazados hechos por senderos, trochas, caminos, pistas a campo traviesa, cerrados a la circulación normal; todo aquel piloto que no logre cubrir el tiempo de competencia programado, se considerará como retirado. El **CROSS COUNTRY** difiere del **HARE SCRAMBLE** en tanto que consta de pistas más anchas y fluidas con tiempos de carrera más largos.

El **HARD ENDURO** es una prueba de Enduro por **TIEMPO** y **ALCANCE** con mayor exigencia en su trazado. El vencedor será quien logre el mayor número de **VUELTAS** en el tiempo límite o quien logre el mayor número de **CHECK POINTS** del trazado.



El **ENDURO TIPO FIM** es una prueba combinada de Enduro de **REGULARIDAD** en donde el vencedor será aquel piloto que cumpla con los **ENLACES** y emplee el menor tiempo posible en la realización de las **PRUEBAS ESPECIALES** teniendo en cuenta penalidades y sanciones, la prueba se desarrolla en trazados hechos por senderos, trochas, caminos, pistas a campo traviesa y puede incluir segmentos en carreteras de tránsito público y/o poblaciones.

El **ENDURO CROSS** es un circuito más corto a comparación del HARE SCRAMBLE y en oportunidades se realiza en espacios cerrados como coliseos, contando con una serie obstáculos artificiales como tubos, piedras, troncos, llantas entre otros.

Y se realiza por salidas, iniciando con prácticas libres, prácticas clasificatorias y dos mangas para hacer una eliminatoria que dará a los campeones.

El **SPRINT ENDURO** es una prueba de Enduro con dos o tres pruebas especiales sin enlace donde el piloto hace el recorrido contra reloj individual, y en el transcurso de la competencia se hace la programación de tal modo que tengan que repetir estas pistas 2 o más veces según el tiempo de la válida.

EL CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO Y CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO INFANTIL Y JUVENIL se desarrollará en las submodalidades de **ENDURO HARE SCRAMBLE, ENDURO TIPO FIM, CROSS COUNTRY, HARD ENDURO, SPRINT ENDURO Y ENDURO CROSS**.

3. MOTOCICLETAS

Las pruebas oficiales del **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO** y del **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO INFANTIL Y JUVENIL** están abiertas a las clases de motocicletas con características especificadas a continuación:

⌚ FORMULA INTERNACIONAL

Estas máquinas son motocicletas tipo Racer de fábrica (Road Racing).

4. CATEGORIAS

Las Categorías reconocidas para el Campeonato Nacional de Enduro son las siguientes:

CATEGORIA	EDAD	NUMEROS
JUNIOR	De 15 a 23 años (1998 – día de la válida) Sin restricción de cilindrada	FONDO: NEGRO NUMERO: BLANCO
JUNIOR NOVATOS (JUN NOV)	De 15 a 23 años Sin restricción de cilindrada	FONDO: NARANJA NUMERO: NEGRO
ENDURO 1	De 24 a 39 años (1986 – día de la válida/2001) Hasta 200 cc 2 tiempos Hasta 250 cc 4 tiempos	FONDO: BLANCO NUMERO: NEGRO
ENDURO 2	De 24 a 39 años (1986 – día de la válida/2001) Desde 201 cc a 250 cc 2 tiempos Desde 251 cc a 450 cc 4 tiempos	FONDO: ROJO NUMERO: BLANCO
ENDURO 3	De 24 a 39 años (1986 – día de la válida/2001) A partir de 251 cc 2 tiempos A partir de 451 cc 4 tiempos	FONDO: AMARILLO NUMERO: NEGRO
MASTER A	De 40 a 49 años (1976 – día de la válida/1985) Sin restricción de cilindrada	FONDO: VERDE NUMERO: BLANCO
MASTER B	De 50 años en adelante (- día de la válida/1975) Sin restricción de cilindrada	FONDO: BLANCO NUMERO: VERDE



INICIACIÓN	De 15 años en adelante (~ día de la válida/2007) Sin restricción de cilindrada Pueden Competir motos No Racer	FONDO: AZUL NUMERO: BLANCO
FEMENINA	De 12 años en adelante Sin restricción de cilindrada	FONDO: ROSADO NUMERO: BLANCO
NO RACER	Desde 13 años Sin restricción de Cilindrada	FONDO: BLANCO NUMERO: AZUL
MOTOS ELECTRICAS (PROMOCIONAL NACIONAL)	Desde 15 años Preparación Libre	FONDO: BLANCO NUMERO: NEGRO

Solo la categoría Femenina no paga inscripción. Si alguna mujer quiere competir en otra categoría diferente a la FEMENINA, pagará su inscripción normal de acuerdo con los valores establecidos en el código deportivo 2026.

Las Categorías reconocidas para el Campeonato Nacional de Enduro Infantil son las siguientes:

CATEGORIA	EDAD	NUMEROS
INFANTIL MINI	De 4 a 6 años (2019 – día de la válida/2021) 50cc mini (2T) – TTR 50cc - PW 50cc	FONDO: BLANCO NUMERO: NEGRO
INFANTIL ENDURO 1	De 5 a 8 años (2017 – día de la válida/2020) 50 cc 2 tiempos 110 cc 4 tiempos Motos eléctricas con potencia máxima hasta 8 Kw a la rueda trasera	FONDO: BLANCO NUMERO: NEGRO
INFANTIL ENDURO 2	De 8 a 10 años (2015 – día de la válida/2017) 65cc 2 tiempos 125cc 4 tiempos Motos eléctricas con potencia máxima hasta 10 Kw a la rueda trasera	FONDO: BLANCO NUMERO: NEGRO
INFANTIL ENDURO 3	De 10 a 12 años (2013 – día de la válida/2015) 85cc 2 tiempos 80cc a 160cc 4 tiempos Motos eléctricas con potencia máxima hasta 12 Kw a la rueda trasera	FONDO: BLANCO NUMERO: NEGRO
JUVENIL	De 12 a 15 años (2010 – día de la válida/2013) Hasta 150cc 2 tiempos 80cc a 160cc 4 tiempos Motos eléctricas con potencia máxima hasta 12 Kw a la rueda trasera	FONDO: BLANCO NUMERO: NEGRO

Las edades mínimas serán calculadas con referencia a la fecha de la válida. Las edades máximas se tomarán al 1 de enero, **las mujeres en las categorías infantiles de pueden quedar hasta un año más de la edad contemplada en la categoría.**

Está prohibido cambiar la motocicleta de una manga a otra.

Los pilotos que pasen de la categoría Juvenil de Enduro y Motocross de categorías 85 mini, 85cc A, 125cc entran en la categoría JUNIOR, JUNIOR NOVATOS pilotos que no hayan participado en esta categoría y ascienden aquellos que participen en más de 2 validas o que hayan ocupado pódium en alguna valida.

Todas las ligas organizadoras de validas nacionales de enduro obligatoriamente deben realizar las categorías juveniles e infantiles dentro de la valida, exceptuando aquellas que realicen validas de Enduro Tipo FIM.





5. FORMATO DE LAS PRUEBAS

CATEGORÍA	HARE SCRAMBLE	CROSS COUNTRY	HARD ENDURO
JUNIOR	Mínimo 1 hr 40 min Máximo 2hs y 30min	Mínimo 2 hr Máximo 3 hs	Mínimo 1 hr 30 min Máximo 2hs y 30min
JUNIOR NOVATOS			
ENDURO 1	Mínimo 1 hr 40 min Máximo 2hs y 30min	Mínimo 2 hr Máximo 3 hs	Mínimo 1 hr 30 min Máximo 2hs y 30min
ENDURO 2	Mínimo 1 hr 40 min Máximo 2hs y 30min	Mínimo 2 hr Máximo 3 hs	Mínimo 1 hr 30 min Máximo 2hs y 30min
ENDURO 3	Mínimo 1 hr 40 min Máximo 2hs y 30min	Mínimo 2 hr Máximo 3 hs	Mínimo 1 hr 30 min Máximo 2hs y 30min
MASTER	Mínimo 1 hr 40 min Máximo 2hs y 30min	Mínimo 2 hr Máximo 3 hs	Mínimo 1 hr 30 min Máximo 2hs y 30min
INICIO	Mínimo 1 hr Máximo 1hs y 30min	Mínimo 1 hr y 15 min Máximo 3 hs 30 min	Mínimo 1hs y 15min Máximo 1hs y 30min
NO RACER	Mínimo 1hs y 15min Máximo 1hs y 30min	Mínimo 2 hr 00 min Máximo 3 hs 30 min	Mínimo 1hs y 15min Máximo 1hs y 30min

Categoría INFANTIL MINI

2 Carreras Entre 10 a 25 minutos.

Categoría INFANTIL ENDURO 1

2 Carreras Entre 10 a 25 minutos.

Categoría INFANTIL ENDURO 2

1 Carrera Entre 30 a 50 minutos.

Categoría INFANTIL ENDURO 3

1 Carrera Entre 40 a 90 minutos

Categoría INFANTIL JUVENIL

1 Carrera Entre 40 a 90 minutos

Los tiempos de las categorías serán los máximos y solo en casos de fuerza mayor se empleará un tiempo diferente a discreción de Dirección de carrera.

Las categorías Infantil (MINI Y ENDURO 1) Salen juntas y compiten a dos mangas en el día si el máximo de pilotos por categoría no supera 6 pilotos, si por el contrario una de las categorías tiene como mínimo 7 pilotos y la otra 4 saldrán por separado las categorías.

NOTA: Ningún piloto puede competir en dos categorías.

PARAGRAFO 1. CATEGORIA INICIACION. Para la participación en la categoría en mención, se deben tener en cuenta las siguientes normas:



- a. Piloto netamente NOVATO.
- b. NO haber participado en más de 2 validas del Campeonato Nacional.
- c. Sus tiempos promedio por vuelta NO pueden ser inferiores a los registrados por pilotos de las demás categorías oficiales.
- d. NO puede hacer parte de la categoría 85 CC – 125CC - MX1 – MX2 en el Campeonato Nacional de Motocross.
- e. NO pueden participar pilotos que vienen de la categoría JUVENIL DE ENDURO
- f. La edad mínima para participar es de 15 años.
- g. En general la condición de un piloto en esta categoría es de escasa experiencia y nivel técnico, o aquellos que a juicio de **FEDEMOTO – COMISION TECNICA Y COMISION DE ENDURO** demuestren el nivel competitivo y técnico, pudiendo decidir que un determinado piloto participen las demás categorías de acuerdo a edad y cilindrada si así es considerado en dicha evaluación.
- h. NO haber ocupado pódium.

PARÁGRAFO 2. SCRACHT. Se realizará por válida un Scracht con los participantes de todas las categorías de mayores (exceptuando Iniciación) según sus tiempos totales y el número de vueltas completadas.

Los 5 primeros pilotos del Scracht serán los únicos que opten por el dinero en efectivo ofrecido en cada una de las validas nacionales de enduro.

La clasificación del Scracht se calculará definiendo un tiempo de corte para todas las categorías en las que aplica, el vencedor será el piloto que tenga el mayor número de vueltas y emplee para ello el menor tiempo posible.

PARÁGRAFO 3. Para obtener pódium y puntuación no se requiere pasar bandera a cuadros y deben cumplir 50% con relación al tiempo de carrera, exceptuando el Spring enduro, Cross Country FIM Latinoamérica y enduro Tipo FIM, para este última submodalidad se establece un tiempo máximo de retraso sobre su hora teórica de llegada .

6. REGLAMENTO PARTICULAR

El Reglamento Particular (R.P.) debe comprender todas las normas complementarias del Código Deportivo y Reglamento de la Modalidad; así como todas las especificaciones y detalles relativos a la competencia de que se trate, sin poder en ningún caso incumplir o modificar lo establecido en este Reglamento.

El RP para todas las competencias de Campeonatos Nacionales, debe enviarse a la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**, 30 días antes del evento para la pertinente aprobación, documento que debe estar acorde al modelo suministrado por la Dirección General de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**. Después de su aprobación se debe enviar hasta 20 días antes a la fecha de celebración de la competencia a todos los afiliados.

7. INSCRIPCIONES Y PARTICIPACIÓN

7.1. Inscripciones.

Toda inscripción para una Competencia Valida por el Campeonato Nacional, se realizará a través de la Liga respectiva, inscripción que debe formularse dentro del plazo estipulado por la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**, así:

CIERRE DE INSCRIPCIONES ORDINARIAS

DIA MIÉRCOLES ANTES DEL FIN DE SEMANA DEL EVENTO

CIERRE DE INSCRIPCIONES EXTRAORDINARIAS

DIA VIERNES A MEDIO DÍA, ANTES DEL FIN DE SEMANA DEL EVENTO

7.2. Inscripción de equipos por liga.



Los equipos por liga serán inscritos por cada delegado durante la primera reunión de jurado. Este equipo será conformado por un total de 3 pilotos. Los pilotos inscritos en el equipo deben correr en las categorías JUNIOR, ENDURO1, ENDURO2, ENDURO3, MASTER A o/ o MASTER B.

7.3. Asignación de números

La asignación de números se realizará de acuerdo a lo estipulado en el Código Deportivo **FEDEMOTO**.

8. EQUIPO DE PROTECCIÓN

Todos los **PILOTOS PARTICIPANTES** de un evento, deben portar uniforme homologado para la modalidad de Enduro. (**CASCO HOMOLOGADO, GAFAS, TRAJE REGLAMENTARIO, GUANTES Y BOTAS**). Es responsabilidad de cada corredor elegir un casco, uniforme y botas que reúnan las condiciones de seguridad apropiadas. El casco ha de ser conforme a la normativa **FIM RACING HOMOLOGATION PROGRAMME FOR HELMETS** (Ver en Reglamento Técnico - Anexo 1). Aunque la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** acepte las homologaciones, no es responsable de la seguridad real aportada por el fabricante de las prendas. Los corredores son los responsables de su protección, duración de uso de su casco y uniforme respectivo.

Durante las carreras los pilotos han de ir equipados de la siguiente manera:

EQUIPOS Y UNIFORME DE PROTECCIÓN:

El equipo de competencia mínimo obligatorio a emplear por el piloto será el siguiente:

- ⌚ Casco Protector.
- ⌚ Gafas.
- ⌚ Botas homologadas equivalente que cubran los tobillos.
- ⌚ Guantes resistentes.
- ⌚ Traje homologado.
- ⌚ Con el fin de evitar rasguños en caso de accidente, los brazos de los pilotos deben estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección en material apropiado.

CASCOS:

- ⌚ Los cascos deben poseer las correspondientes etiquetas que indiquen la normativa de seguridad homologada por la FIM.
- ⌚ El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.
- ⌚ El pelo podrá estar por fuera del casco siempre y cuando se encuentre recogido. **PROTECCIÓN DE LOS OJOS.** El corredor debe llevar colocadas las gafas protectoras a la salida de las carreras respectivas.
- ⌚ El casco debe tener un sistema de retención con tira y sistema de cerrado tipo doble "D" es obligatorio.
- ⌚ Un casco está hecho para protección. Un casco no es una plataforma para sujetar objetos extraños. Las cámaras u otros accesorios NO están permitidos ni deben sujetarse al casco del piloto.

ESTÁNDARES INTERNACIONALES PARA LOS CASCOS

Para el uso de cascos, **FEDEMOTO** se guía por la normativa estipulada por la FIM que los homologa. La siguiente es la tabla de códigos de homologación con el respectivo distintivo que deberá llevar el casco en su parte inferior.





UNIFORME, EQUIPOS, MECÁNICOS Y PILOTOS FUERA DE PISTA

Todos los corredores, mecánicos y miembros de los equipos deben vestir de manera aseada, no estando permitido circular con el pecho descubierto por ninguna zona del circuito. En las zonas de acceso restringido (Paddock, zona de espera, zona de mecánicos...) sólo serán admitidas las personas que vistan convenientemente. Los zapatos tipo sandalia/chanclas (con los dedos al aire) por razones de seguridad no están permitidos en la zona de mecánicos, zona de espera y Pits.

PARAGRAFO. Por seguridad del Piloto participante el uso de elementos tales como aretes, piercing y otros elementos que puedan perjudicar la integridad de los participantes durante las prácticas o carreras está prohibido.

VERIFICACION DE MOTOCICLETAS

Si al momento de realizar la revisión técnica a la Motocicleta, por reglamento o por alguna protesta presentada, NO cumple con las normas establecidas en el presente Reglamento, (especificaciones de cada categoría) el piloto en cuestión será descalificado de la carrera en el evento, tendrá multa económica de 1 SMLV y sancionado con una fecha del Campeonato que este en disputa.

Para todas las categorías del **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO** y **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO INFANTIL**, todo cambio, arreglo o modificación no contemplada en el presente Reglamento, será entendida como ilegal y/o no permitida, situación que generará la sanción del piloto de acuerdo a los que se especifica en el párrafo anterior.

El concepto técnico emitido por los oficiales designados para el evento de la Inspección Técnica, NO es susceptible de ninguna apelación.

NÚMEROS EN LA MOTOCICLETA

Porta números delanteros

- ⌚ Color de fondo de acuerdo a lo establecido para la categoría correspondiente.
- ⌚ El número que ha sido asignado al corredor de acuerdo a lo establecido en el presente reglamento.
- ⌚ El logo oficial del Campeonato Nacional y/o logo **FEDEMOTO**.
- ⌚ El nombre del Departamento al que representa
- ⌚ La publicidad del piloto está autorizada en las partes reseñadas en el diagrama.
- ⌚ Las placas deben ser de forma rectangular en superficie plana, visible y fabricadas en una materia rígida y sólida. Las medidas del porta números serán como mínimo: 285mm X 235mm.
- ⌚ Los números deben ser legibles, y al igual que el fondo, los cuales deben ser hechos en colores mates anti reflectivos.

a. Fondos - Números

Los colores del fondo y de los números varían según la categoría de la motocicleta. Los colores a utilizar serán los siguientes:

Las dimensiones mínimas de los números deben ser:

Altura:	140mm
Ancho:	80mm
Ancho del trazo:	25mm
Espacio entre números:	15mm



Porta números Laterales



Debe haber una placa de cada lado de la motocicleta; deben estar fijas y de manera visible y no deben ser tapadas por el piloto cuando éste se encuentre sobre la motocicleta en posición de conducir.

9. DESARROLLO DE LA PRUEBA

9.1. Verificación Administrativa

Los corredores inscritos para el **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO** y **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO INFANTIL** están obligados a acreditar su presencia e identidad mediante la Licencia correspondiente y el documento oficial de identidad. La lista de inscritos oficial se debe entregar al Jurado Nacional y al Director de Carrera al finalizar las verificaciones administrativas.

9.2. Verificaciones técnicas preliminares – Selección de la Maquina.

Antes de la carrera se efectuará un control médico y técnico de acuerdo con el horario previsto en el Reglamento del Campeonato y el Reglamento Particular del evento. Las verificaciones deben efectuarse en el mismo lugar de la prueba. En la verificación técnica se exigirá que el competidor presente alguna declaración escrita y firmada en relación con algunos elementos de su motocicleta, así como el manifiesto de importación o documento que certifique el cilindraje de la motocicleta. En la verificación médica los corredores menores de edad se deben presentar con su apoderado. En una prueba y por clase, los corredores están autorizados a utilizar la motocicleta que haya presentado en el momento del control técnico. Cada corredor ha de presentar al control técnico una motocicleta a su nombre con su número de Licencia Nacional.

En cualquier momento de la prueba:

- ⇒ A petición del Comisario Técnico un piloto debe presentar su motocicleta o su equipo de seguridad a un control técnico.
- ⇒ El corredor será el responsable de mantener su motocicleta y su equipo de seguridad en conformidad con los Reglamentos.
- ⇒ El Jurado a petición del Comisario Técnico puede desclasificar a una motocicleta si su estado puede constituir peligro para el piloto o los demás participantes.

9.3. Controles Médicos.

Al inicio de la carrera el día domingo, se realizará un control médico especial por parte del médico oficial designado por la organización y que previamente ha sido presentado al Jurado Nacional. Todo corredor debe someterse al control médico especial o de lo contrario no podrá hacer parte de la prueba y su caso remitido a la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** por si hubiera lugar a algún tipo de sanción. Al final de la prueba el Jurado Nacional podrá realizar a los corredores que determinen, un control médico especial o antidoping.

9.4. Control del circuito.

Se efectuará un control del circuito el día anterior a la carrera. Si fuera necesario, se realizaría una nueva inspección del circuito el día de la carrera. El control será efectuado por el Presidente del Jurado Nacional junto con la Dirección de Carrera pudiendo asistir al mismo, representantes de los pilotos.

9.5. Reunión con el Organizador.

Después del control del circuito tendrá lugar una reunión con los Organizadores. Están obligados a asistir a la reunión: el Presidente del Jurado, el Organizador y representante de los pilotos. Están invitados a la misma los demás Oficiales de la prueba.

9.6. Aceptación de Pilotos en la partida.

No habrá límite de participación, pero el número de pilotos para la partida la determinará la Dirección de Carrera.

9.7 Reunión de Pilotos.

Tendrá lugar el miércoles previo a una fecha del Campeonato Nacional, se realizará una reunión virtual informativa a las 6:00 pm dirigida a padres y pilotos que participarán en una válida del campeonato Nacional de Enduro





Esta reunión de información debe involucrar a las siguientes personas: El Presidente del Jurado, el Presidente de la Liga organizadora, además de los oficiales involucrados en el evento. También puede asistir a esta reunión de información delegados de las diferentes Ligas. Durante esta reunión se dará información de todo lo concerniente al circuito y aspectos de seguridad serán expuestos (partida falsa, premiación, características del recorrido, zona de espera, zona de mecánicos, prueba de ruido, motocicletas para el parque cerrado, lavado de motocicletas, etc.).

CONTROL ANTIDOPAJE, ABUSO DE DROGAS Y ALCOHOLIMETRIA.

En toda válida del Campeonato Nacional el equipo médico contratado deberá realizar a todos los deportistas prueba de alcoholemia por medio de dispositivo alcoholímetro. De igual manera la Federación Colombiana de Motociclismo podrá realizar en cualquier momento y aleatoriamente pruebas instantáneas para la detección de sustancias estupefacientes. Cuando se trate de menores edad, la realización de cualquiera de estas pruebas deberá llevarse a cabo bajo autorización del padre o acudiente previa firma del consentimiento.

A partir **del 2026**, la sanción para un piloto que arroje un resultado positivo en el test de alcoholemia y prueba de consumo de sustancias estupefacientes será sancionado automáticamente con descalificación del evento en cuestión, perderá los puntos de todas las categorías en las que participó y se suspenderá su licencia nacional por el término de 12 meses y 1 SMMLV mientras se surte el procedimiento ante la Comisión Disciplinaria de la Federación.

Dicha sanción será extensible a los eventos organizados o con concepto favorable de las ligas afiliadas a Fedemoto. La Liga que siendo notificada permita la participación de un deportista que haya sido sancionado por abuso de estupefacientes será sujeta a la apertura de procedimiento disciplinario ante la Comisión de Disciplina de la Federación Colombiana de Motociclismo.

9.8. Día anterior a la competencia – Reconocimiento.

Cualquier piloto podrá realizar caminando un reconocimiento al trazado. Está prohibido realizarlo en motocicleta o cualquier otro vehículo de ruedas.

9.9 Procedimiento de Partida CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO FORMATO HARE SCRAMBLE

- 1. Llamado a la línea de Partida:** 15 minutos antes de la partida de una categoría se informará para que cada piloto se prepare e ingrese a esta zona. 10 minutos antes de la partida NO se permitirá el ingreso de Motocicletas.
- 2. Posiciones en la línea Salida:** El comisario de Inspección Técnica llamará por sorteo en la 1 válida y en orden de la clasificación del Campeonato a partir de la 2 válida a los pilotos para que se ubiquen en la Línea de Partida. Si se tienen dos categorías en la misma línea de salida se llamarán alternativamente las dos categorías cumpliendo el criterio anterior. En cada válida se rotará el orden de lanzado de las categorías que salen en la misma carrera en diferentes líneas de partida.
- 3. Motos apagadas en línea de salida.** Las motos apagadas se ubican en la línea de salida y solo se podrán encender en el procedimiento de partida. La sanción por incumplimiento de esta norma dará la exclusión de la prueba.
- 4. Procedimiento de Partida.**
 - 4.1 Categorías del **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO** y categorías **Infantil E3 e Infantil Juvenil** del **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO INFANTIL Y JUVENIL**: El comisario o Director de Carrera informará a los pilotos el inicio del procedimiento. Cada motocicleta estará sujetada por un acompañante con motor encendido. La salida es tipo Le Mans con la moto apagada, donde los pilotos se desplazan 10 mts al frente de la línea de partida dando la espalda a su motocicleta con una de sus rodillas al piso. La señal de salida se dará con Bandera Cuadros o Bandera Verde. En el momento de agitar o dejar caer la bandera al piso, cada piloto iniciara su desplazamiento a la motocicleta, colocándola en marcha e iniciando la prueba.
Cada motocicleta debe estar parada en su pata de apoyo o sujetada por un acompañante y





debe estar con el motor apagado.

4.2 Categorías **Infantil Mini, Infantil E1 e Infantil E2** del **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO**

INFANTIL Y JUVENIL: El comisario o Director de Carrera informará a los pilotos el inicio del procedimiento. Cada piloto estará en su motocicleta con motor encendido ubicado sobre la línea de salida a lo largo de la zona de partida. La señal de salida se dará con Bandera Cuadros o Bandera Verde. En el momento de agitar o dejar caer la bandera al piso los pilotos iniciaran la prueba.

9.10. Partida Falsa

Si uno o varios pilotos se adelantan a la señal de salida, una Bandera roja agitada indicara una falsa salida. Los corredores tendrán que regresar a la línea de salida. El o los pilotos que sean responsables de la falsa salida, serán penalizados durante la competición con un Stop and Go. Si al efectuarse la segunda salida también el o los mismos pilotos se adelantan a la salida, le será presentada bandera negra.

9.11. Ausencia en la Línea de salida

Si un piloto no está en la línea de salida cuando se da la señal de partida, no será penalizado, bajo condición de que traiga su motocicleta a la línea de salida, de ponerla en marcha y de iniciar su competencia, siempre y cuando no se haya cumplido la primera vuelta de la carrera de lo contrario será reportado como piloto que NOPARTIÓ y no acumulará puntuación.

9.12. Reparaciones y reemplazos

Los pilotos tendrán la posibilidad de reparar su motocicleta, sustituir el silenciador, cambiar llantas en la zona de mecánicos o pits, durante la carrera. Cualquier reabastecimiento de combustible debe hacerse con el motor apagado y el piloto debe bajarse de la moto. El incumplimiento de esta norma ocasionara un Stop and Go.

La utilización en la motocicleta del silenciador es de obligatorio cumplimiento, si en una competencia una motocicleta deja de tener este dispositivo o se le daña produciendo un ruido más fuerte de lo normal, recibirá en la línea de meta o llegada una bandera negra con círculo naranja inmóvil, que le indicará que dentro de los tres giros siguientes podrá ingresar a la zona de reparación y arreglar dicha situación. El incumplimiento de esta norma dará motivo de descalificación de la prueba en cuestión.

NOTA. La norma no es aplicable si la falla se presenta durante los dos últimos giros de la prueba.

9.13. De la Competencia.

1. **Sustitución de Piloto.** Ningún piloto puede sustituir a otro por fatiga física, accidente o retiro de competencia. La violación a esta norma es la exclusión de los dos pilotos.
2. **Detención de piloto en el recorrido.** Los pilotos que se detengan a lo largo del recorrido para consultar con otras personas pueden obstruir el progreso de otros pilotos, esta acción será considerada como asistencia externa y se penaliza con la exclusión de la carrera.
3. **Recortar Camino.** Durante la carrera está prohibido recortar el recorrido, dejar el recorrido, variar el recorrido o efectuarlo por un sitio no demarcado o realizarlo en sentido inverso. La sanción será la exclusión de la carrera. Si es necesario el jurado podrá de determinar sanciones adicionales.
4. **Acompañamiento a los pilotos.** Está prohibido ser acompañado en cualquier lugar del recorrido. Esta acción será considerada como asistencia externa y se penaliza con la exclusión de la carrera.
5. **Prohibición de recurrir a una fuerza motriz exterior.** Durante toda la duración de la competencia una motocicleta no debe ser desplazada de otra manera diferente a la acción de su motor, el esfuerzo muscular del piloto o por la acción de una fuerza natural, bajo pena de exclusión de la carrera.





6. **Ingreso a la Zona de Mecánicos o Pits.** Según se determine por la organización, el piloto podrá ingresar ya sea a una zona de Mecánicos o a la Zona de Pits, una será excluyente de la otra. El ingreso se deberá realizar a baja velocidad con la moto en la marcha PRIMERA, la violación a esta prohibición se sancionará la Primera vez con la aplicación de un Stop and Go de mínimo 20" Segundos y de hasta 1 minuto según determine el director de carrera y en una segunda oportunidad con la exclusión y descalificación de la carrera.
7. **Asistencia externa:** En las categorías infantiles se permitirá asistencia externa definida como levantar motocicleta más no encenderla, sin permitirse tampoco empujarla. La sanción para los pilotos que incurran en esta falta será un Stop and Go. Únicamente para las categorías Mini y Enduro 1 del CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO INFANTIL se permitirá el encendido de la motocicleta por parte del acompañante teniendo la precaución de realizar el procedimiento a un costado del trazado.

9.14. Tramos o secciones impracticables.

Si durante el recorrido, el Director de Carrera constata que una sección se ha vuelto impracticable, o que sus condiciones son tales que no pueden ser franqueadas sin ayuda exterior, se podrá eliminar del recorrido toda la sección afectada, y efectuar un reajuste en el mismo. Esta decisión será ratificada por el Jurado de Competencia.

9.15. Recorridos

La ruta oficial

El recorrido oficial debe estar totalmente demarcado y/o señalado. El recorrido debe ser lo más natural posible. No se deben colocar sitios imposibles y en caso de tener sitios difíciles se debe tener alternativas de circulación. Es responsabilidad del piloto, seguir el recorrido; la acción de haberse extraviado, no será aceptado como excusa de corte de camino. En las zonas donde los pilotos deben seguir un recorrido NO bien definido (por ejemplo, prado, terreno accidentado, senderos, etc.) los organizadores deben señalar claramente y con precisión estos pasajes.

Zona y Procedimiento de Stop and Go

Durante la competencia el juez informará con un tablero marcado con el número del piloto. Al piloto que le corresponde la sanción se le muestra y este tendrá que dirigirse con su motocicleta a la zona de penalización. Tendrá Máximo 3 vueltas para parar. Si se muestra en 3 vueltas el tablero Stop and Go a un piloto y este hace caso omiso se le mostrara la bandera negra. Si el letrero se muestra dentro de las últimas 3 vueltas y el piloto penalizado no haya podido realizar el procedimiento de Stop and Go antes de finalizar la competición, se aplicará el tiempo que el Director de Carrera había considerado para su sanción en el sistema de cronometraje oficial.

Muestra de las señales.

La muestra de las señales o indicaciones utilizadas para la señalización del recorrido deben estar expuestas en la zona de salida.

Mapa en Meta.

Se debe contar con un mapa del trazado el cual debe ser publicado en la cartelera oficial para información de los interesados y para manejo de reunión con pilotos.

9.16. Zona de meta y postmeta

Esta se compone de una línea imaginaria lo suficientemente amplia para recibir varios pilotos simultáneamente. Deberá estar debidamente señalizada. El piloto ganador será aquel cuya llanta delantera cruce primero la línea imaginaria. El área al frente de la línea de llegada debe ser restringida. El acceso a esta área no está permitida, excepto para jueces y fotógrafos. Algunos metros antes de la línea de cronometraje deberá encontrarse una chicana para reducir considerablemente la velocidad y facilitar la labor de los jueces y cronometristas.

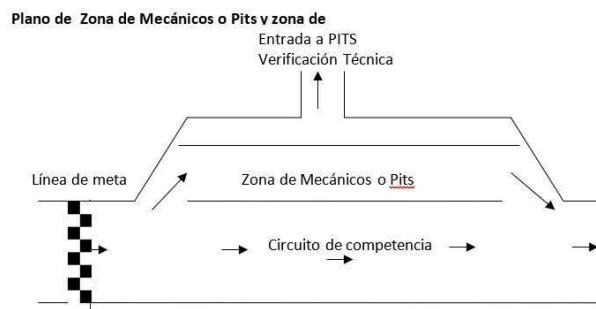
9.17. Moto dañada en la llegada.



Para poder llegar a la zona de meta un piloto con su máquina dañada se autoriza el recorte de recorrido, siempre y cuando haya cumplido el tiempo de competencia y se le dará llegada después del cruce del último corredor, que tenga el mismo número de vueltas. El tiempo máximo para llegar a la línea de meta es el que demore la vuelta en cada circuito después de la llegada del último piloto de su categoría.

9.18. Comportamiento en PostMeta.

Una vez el piloto cruce la zona de meta debe rodar a baja velocidad, prohibido devolverse por la zona de meta, debe salir hacia la Zona de Pits o Zona de Mecánicos.



9.19. Detención de una carrera.

El Director de Carrera tiene el derecho por razones urgentes de seguridad, o por otras causas de fuerza mayor, a detener una carrera prematuramente. Si una carrera se detiene en cualquier momento, antes de que haya transcurrido el 50% del tiempo estipulado, entonces si el programa estipulado lo permite se llevará a cabo una nueva partida completa. El Director de Carrera puede excluir de participar en la nueva Partida a uno o más pilotos, si considera que han cometido una falta en la carrera que fue detenida. Si una carrera es detenida después de que más del 50% del tiempo estipulado hayan transcurrido, la carrera será considerada completa. El orden final será con los lugares de los pilotos en la vuelta previa a aquella en que la bandera roja fuera desplegada. Cualquier piloto o pilotos señalados por el Director de Carrera de haber sido responsables de la bandera roja tendrán como resultado en la carrera una ubicación por detrás de los demás pilotos. Excepto en el caso de una partida falsa, una carrera puede reiniciarse solo una vez. Si es necesario detener una carrera por segunda vez, y si no ha transcurrido el 50% del tiempo estipulado, será considerada nula y sin validez.

9.20. Asistencia Externa – Recorte del Recorrido.

Cualquier asistencia en la pista está prohibida, salvo que por razones de seguridad lo ordene el Director de Carrera o sea realizada por un oficial de auxilio. La pena por violar esta disposición es la exclusión de la carrera. La asistencia externa está únicamente autorizada para las categorías del **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO INFANTIL** con la condición de levantar la motocicleta más no encenderla ni empujarla. La pena por violar esta disposición es un Stop and Go. En la zona de mecánicos y señalización, las únicas personas permitidas son las autoridades, los señalizadores, los delegados y mecánicos, quienes pueden hacer reparaciones o ajustes a las máquinas. Durante las prácticas y carreras las consultas entre los miembros de un equipo y los pilotos están restringidas a la zona de mecánicos y señalización.

Los pilotos que se detengan a lo largo del recorrido para consultar con otras personas pueden obstruir el progreso de otros pilotos y esta acción será considerada como asistencia externa. Los pilotos que entren a la zona de mecánicos deben parar y esperar la señal del oficial antes de retornar nuevamente a la pista. La violación a esta regla se penará con la descalificación de la carrera en cuestión. A un piloto que entra a los Pits con su motocicleta, durante la carrera o práctica, no se le permitirá reanudar esa carrera o práctica salvo que no exista Zona de Mecánicos. No se permite la radio – comunicación con los pilotos. El uso de dispositivos adicionales por parte de los pilotos en la grilla de partida, está prohibido. Está prohibido recortar el recorrido. La pena por recortar el recorrido será la descalificación de la respectiva sesión de práctica o carrera. Si es necesario, el Jurado podrá ordenar sanciones adicionales.



9.21. Porcentaje de Carrera

Para que una carrera sea válida debe cumplir el 50% del tiempo pactado. Si se suspende por un caso fortuito y no se ha cumplido el 50% se debe reiniciar.

En caso de que no se pueda volver a iniciar y se tenía el 40% del tiempo pactado se premiara con trofeo y se le dará el 70% de los puntos.

En caso de que no se pueda volver a iniciar y se tenía el 30% del tiempo pactado se premiará con trofeo y se le dará el 50% de los puntos.

Si tenía menos del 30% del tiempo pactado solo se le darán 8 puntos.

9.22. Banderas

Se harán las señales oficiales por medio de banderas que midan 750 mm de alto por 600 mm de ancho como sigue:

Bandera	Significado
BANDERA ROJA	La carrera se detiene. Todos los pilotos deberán parar obligatoriamente y acudir a la zona que indiquen los Oficiales. Toda salida nula, será indicada agitando la bandera roja.
BANDERA NEGRA Con el número del piloto	Parada obligatoria para el piloto en cuestión, que no podrá reemprender la marcha. Este piloto deberá abandonar la pista por los accesos que haya hacia el Paddock. Esta bandera debe presentarse inmóvil.
BANDERA NEGRA CON CÍRCULO NARANJA	Mostrada en la línea de meta junto con el número del piloto en cuestión, le indica a este que su motocicleta presenta problemas mecánicos que pueden causarle daños a él y/o a los demás corredores, por lo que debe salir de la pista inmediatamente. El piloto tendrá 3 giros para salir, de lo contrario será descalificado de la práctica o carrera en cuestión. Esta norma no aplica en carrera si restan 2 giros.
BANDERA AMARILLA Inmóvil	Peligro, conducir prudentemente.
BANDERA AMARILLA Agitada	Gran peligro, inmediato, reducir considerablemente la velocidad. Prohibición total de saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito. El piloto que infrinja esta norma será sancionado por el Jurado de Competencia con la pérdida de 10 puestos en la carrera en cuestión, sin posibilidad de reclamación. (Constatación de hechos)
BANDERA BLANCA CON ASPA ROJA	Indica la presencia de personal médico en la pista. Prohibición total de saltar y adelantar. El piloto que infrinja esta norma será sancionado por el Jurado de Competencia con la pérdida de 10 puestos en la carrera en cuestión, sin posibilidad de reclamación. (Constatación de hechos)
BANDERA VERDE	Pista libre para la salida de la carrera. Solo se utilizará en el procedimiento de salida.
BANDERA A CUADROS BLANCOS Y NEGROS	Las sanciones serán con Tablero Stop and GO

Fin de la carrera. Esta bandera debe presentarse agitada.





9.23. Resultados de una carrera.

Las carreras se terminan oficialmente al final de la vuelta en la que la bandera a cuadros ha sido mostrada al vencedor. El vencedor de una carrera es el piloto que franquea primero la línea de llegada y que haya obtenido el mayor número de vueltas.

- ✚ No es necesario que el piloto por caso fortuito pase por la bandera a cuadros luego de la llegada del vencedor para obtener puntuación.
- ✚ Cumplir con el 50% de las vueltas realizadas por el vencedor.

El tiempo en que una motocicleta cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando la parte más adelantada de la misma, cruce la Línea de Llegada (Meta). En el momento del cruce de meta, el piloto deberá estar en contacto con la motocicleta.

Todos los corredores que participen en la carrera serán clasificados por el orden de llegada y según el número de vueltas efectuadas. Todos los pilotos que finalicen la carrera con el mismo número de vueltas que el vencedor serán clasificados por el orden en que han pasado la línea de llegada, seguidos por los corredores con una vuelta menos, después dos vueltas menos y así sucesivamente.

Todos los resultados deben ser homologados por la Dirección de Carrera.

Los resultados no serán oficiales hasta que no haya transcurrido el tiempo hábil para presentar reclamaciones. Si se ha presentado alguna reclamación, el resultado no será considerado como definitivo hasta que no se haya tomado una decisión por el órgano competente.

Nota: para la categoría Master B un piloto podrá ser clasificado sin completar el 50% de las vueltas realizadas por el vencedor.

9.22.1 Resultados por liga

Para todas las válidas del CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO se generará un resultado por equipos, se tomarán los 2 mejores resultados de los 3 pilotos inscritos y se sumarán sus puntos. En caso de presentarse empate entre dos o más ligas, este se resolverá con el piloto mejor posicionado en el scratch.

9.23. Cronometraje y Control de Pasos.

Los servicios de Cronometraje y control de paso deben estar colocados a la altura de la línea de llegada. El cronometraje se efectuará en milésimas de segundo y con registro de tiempos, empleándose a estos efectos el sistema de Transponder. Los servicios de Cronometraje podrán solicitar una fianza de hasta \$400.000.oo a cualquier piloto, que será reintegrada al mismo una vez devuelto el Transponder. Si dicho Transponder no es devuelto perderá la fianza, además de la respectiva sanción.

9.24. Criterios de Puntuación.

Los puntos obtenidos en cada una de las competencias del Campeonato se acumularán a una clasificación general. El vencedor de una Válida del Campeonato Nacional de Enduro modalidad Hare Scramble es el piloto que obtenga mayor número de vueltas en el tiempo establecido y cruce la línea de meta. En caso de empate en la Clasificación Final, el puesto se definirá a favor de quien ocupe la mejor posición en la última competencia.

En cada carrera se concederá puntos a los 15 primeros pilotos clasificados que crucen la línea de meta y que cumplan como mínimo con el 50% de las vueltas efectuadas por el vencedor.



POSICIÓN PUNTOS

1°	15
2°	13
3°	11
4°	10
5°	9
6°	8
7°	7
8°	6
9°	5
10°	4
11°	3
12°	2
13°	1
14°	1
15°	1

En la modalidad de HARD ENDURO se otorgará una bonificación adicional de puntos a los pilotos según alcancen el mayor número de check points o vueltas definidas.

ZONA	PUNTOS
ORO (100%)	+5
PLATA (85%)	+3
BRONCE (70%)	+2
HIERRO (50%)	+1

Los resultados se considerarán oficiales al término del plazo de las reclamaciones. Si una reclamación y/o apelación es interpuesta, los resultados no podrán ser considerados como definitivos hasta tanto no sea tomada una decisión final por el órgano competente.

9.25. Presentación del evento y Actos Protocolarios

FEDEMOTO y/o el organizador pueden solicitar la presencia de los pilotos en la ceremonia de presentación oficial, rueda de prensa, y actos protocolarios. La asistencia a estos será de carácter obligatorio. El incumplimiento a esta norma será causal de sanciones que pueden acarrear la descalificación del evento.

9.26. Actividades en Pista – Modificación Programación.

En casos excepcionales el Jurado Nacional junto con el Director de Carrera podrá modificar la programación oficial. Durante la semana previa a la celebración de una prueba puntuable para el Campeonato Nacional de Enduro, queda totalmente prohibido cualquier tipo de actividad deportiva en el circuito sin la autorización de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**.

9.27. Medios de Difusión en el evento.

Durante el desarrollo de las carreras queda prohibida la difusión de música. El uso del sonido se destinará en esos momentos exclusivamente para dar información al público del desarrollo de la carrera y/o avisos a pilotos, personal de organización, etc.

9.28. Resultados/Clasificación Final

Los resultados presentaran como mínimo la siguiente información:

- Logos, •Nombre de la prueba, •Fecha y lugar de celebración, •Categoría, •Posición, dorsal, nombre y apellidos de los pilotos, •Liga del corredor, •Motocicleta, •Pilotos clasificados, •Hora de publicación del resultado, •Nombre y firma del Director de Carrera



Los resultados de las sesiones de carreras se han de proporcionar a la prensa. Los resultados finales, debidamente firmados deben ser entregados al Jurado.

9.28. Ceremonia de Premiación

En cada prueba se celebrará una ceremonia para la entrega de los trofeos, siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan. Los tres primeros clasificados de la general se dirigirán al lugar del Pódium con sus motocicletas para recoger el Trofeo correspondiente. La no presencia será sancionada con la pérdida de puntos y premios obtenidos.

9.30. Verificaciones Finales

Inmediatamente después del final de la última carrera, las tres primeras motocicletas de cada carrera, deberán ser depositadas en el parque cerrado durante los 30 minutos siguientes a la llegada del Vencedor, por si hubiese que efectuar un control suplementario en caso de reclamación. El parque cerrado en las categorías que así lo solicite el Organizador quedara situado en la zona del pódium.

9.31. Protestas

- La protesta contra la elegibilidad de un piloto o motocicleta inscrita, tiene que ser hecha antes del inicio de las prácticas oficiales.
- La protesta contra una motocicleta tiene que ser hecha durante los 30 minutos posteriores a la llegada del ganador de la carrera.
- La protesta contra los resultados tiene que ser hecha dentro de los 30 minutos posteriores a la publicación de los mismos.
- Toda protesta tiene que ser presentada por escrito y firmada solo por el delegado del piloto implicado o afectado. Cada protesta debe referirse a un solo hecho y será dirigida al Jurado Nacional y entregada al Director de Carrera, junto con la fianza o cantidad monetaria establecida en el CD.

NOTA: Despues de terminada la competencia, solo se acepta demandas sobre aspectos técnicos de una máquina, dentro del mismo término de treinta (30) minutos del que habla el artículo anterior, previa consignación en efectivo de la suma que se relaciona a continuación de acuerdo a las categorías así:

€ Motocicletas 2T	\$ 300.000
€ Motocicletas 4T	\$ 400.000

Si verificada una motocicleta en su cilindrada se evidencia que se encuentra por fuera del reglamento, el piloto será descalificado de la carrera en cuestión, tendrá una multa económica de 1 SMLV y sancionado con una fecha.

Si la demanda no prospera el dinero será distribuido de la siguiente manera:

- a) 80% del valor para el piloto de la máquina demandada.
- b) 10% del valor para fondos de **FEDEMOTO**.
- c) 10% del valor para el mecánico que realice el trabajo de revisión.

Si se retira la demanda se le devolverá al demandante el 60% de lo consignado y el 40% restante se destinará a fondos de **FEDEMOTO**.

PARAGRAFO: 1

Cuando por razones técnicas no pueda verificarse el contenido de la demanda de una motocicleta, **FEDEMOTO** podrá trasladarla a un taller especializado y dispondrá de hasta ocho (8) días hábiles para efectuar el fallo. Este dictamen por ser de carácter técnico, no es susceptible de ningún recurso.

PARAGRAFO: 2

Piloto que se niegue a la revisión, se descalificará automáticamente.

9.32. Recurso de Apelación

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo, toda liga o piloto, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos y Jurado Nacional, ante la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO**. Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y



acompañado de un depósito correspondiente a un Salario Mínimo Mensual Legal Vigente. El derecho de recurso expira a los quince días hábiles comprendidos después de la fecha de comunicación de la sanción.

10. LICENCIAS DE PILOTOS

La licencia de Piloto es el documento que habilita a sus titulares para su participación en cualquier competencia deportiva de Carácter Nacional según la modalidad solicitada.

<input type="checkbox"/> Valor Licencia Nacional	ANUAL	\$ 176.400
<input type="checkbox"/> CARNET		\$ 23.600
POLIZA ANUAL		Tipo A \$55.000
		Tipo B \$73.000
		Tipo C \$87.000

Las Licencias por evento tendrán un costo de \$50.000.oo no acumulables, y la póliza por evento tendrá un valor adicional de \$10.000. La Liga a la que pertenezca el deportista deberá certificar la tenencia de póliza por evento de cada piloto que inscribe con Licencia por evento. La solicitud de licencia por evento de estos pilotos deberá realizarla la liga a la que pertenece el piloto como máximo 2 días antes del evento enviando una carta certificando la póliza de Accidentes Personales por evento o anual de los pilotos.

Los campeones Nacionales de la temporada inmediatamente anterior estarán exonerados del 100% del pago del valor de la Licencia Nacional por la temporada siguiente, los subcampeones se exoneran del pago del 50% y los terceros lugares estarán exonerados del pago del 30%, deberán hacer el pago correspondiente a la póliza de Accidentes Personales.

11.1. Póliza de accidentes para competidores:

② Coberturas de la póliza de accidentes:

AMPARO POLIZA ANUAL	TIPO A	TIPO B	TIPO C
MUERTE ACCIDENTAL	\$ 7.000.000	\$ 8.000.000	\$ 9.000.000
INVALIDEZ O DESMEMBRACIÓN ACCIDENTAL	\$ 7.000.000	\$ 8.000.000	\$ 9.000.000
REHABILITACIÓN INTEGRAL	\$ 2.100.000	\$ 2.400.000	\$ 2.700.000
GASTOS MÉDICOS	\$ 3.500.000 Renovación automática de Gastos médicos	\$ 4.000.000 Renovación automática de Gastos médicos	\$ 4.500.000 Renovación automática de Gastos médicos
AUXILIO FUNERARIO POR MUERTE ACCIDENTAL	\$ 2.000.000	\$ 2.000.000	\$ 2.000.000
GASTOS DE TRASLADO POR ACCIDENTE	\$ 300.000	\$ 300.000	\$ 300.000
PRIMA ANUAL	\$ 55.000	\$ 73.000	\$87.000

NOTA: Todo piloto deberá contar con póliza de accidentes para poder participar en el CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO y CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO INFANTIL Y JUVENIL

11. PREMACIONES

Todas las cantidades son en pesos colombianos y serán cumplidas de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento siempre y cuando se cumplan con el número mínimo de pilotos que habla el CD.76.4. Sobre las siguientes cantidades netas no se permite deducción alguna.





SCRACHT	
1º PUESTO	\$ 750.000 + TROFEO
2º PUESTO	\$ 650.000 + TROFEO
3º PUESTO	\$ 550.000 + TROFEO
4º PUESTO	\$ 450.000 + TROFEO
5º PUESTO	\$ 350.000 + TROFEO
TOTAL	\$ 2.750.000

Para las demás categorías se entregará TROFEO y premiación en especie a los tres primeros

Para el **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO INFANTIL** se premiará con TROFEO el 1, 2 y 3 de cada categoría, se premiará adicionalmente con trofeo o medalla la rama femenil y varonil.

Se dará medallas de participación a todos los infantiles y juveniles que no hayan ocupado pódium.

En una categoría donde participe solo 2 pilotos pueden correr y se les dará trofeo y puntaje.

12. RUEDA DE PRENSA

Una vez terminada la ceremonia de pódium, los tres primeros clasificados de la general, tienen la obligación de ir inmediatamente a la rueda de prensa si la hubiera. La no presencia será sancionada con la pérdida de puntos y premios obtenidos.

13. REGULACIONES AMBIENTALES – ALFOMBRA AMBIENTAL

- Es de carácter obligatorio la utilización de la alfombra protectora del medio ambiente para cada motocicleta que se encuentre en la zona de Pits, o que reciba asistencia en la zona de mecánicos dentro del circuito. La finalidad de la utilización de este tipo de implemento es la protección del medio ambiente, de forma que no tengan contacto con el suelo los combustibles, aceites y grasas que puedan caer cuando se trabaja con la motocicleta en las diferentes áreas del escenario.

La sanción al incumplimiento de esta norma es la aplicación de penalización en tiempo con Stop and Go de entre 10 a 60 segundos.

COMPROMISOS DE CONDUCTA DE PILOTOS Y ASISTENTES

- En todo momento los corredores se comportarán de acuerdo con las disposiciones del Reglamento del Campeonato Nacional. Con la finalidad de garantizar la seguridad de los demás corredores, miembros de equipos, oficiales y espectadores o cualquier otra persona implicada en la organización, todos los corredores han de estar física, psíquica y mentalmente en estado correcto para controlar su motocicleta.
- El piloto deberá informar al médico de la competencia de todos los problemas de salud que pueda tener y los medicamentos que estuviera utilizando.
- En cualquier momento durante la prueba y a solicitud del Comisario Técnico, el piloto debe presentar su(s) moto(s) y/o equipos para su control técnico.
- En todo momento durante la prueba el piloto es responsable de mantener su motocicleta de acuerdo con los reglamentos. Todo piloto será considerado responsable de las acciones de los miembros de su equipo y del resto de personas que utilicen sus pases y acreditaciones. Está totalmente prohibida la circulación por los pits de pilotos o miembros de su equipo sin camiseta.
- Dentro de la zona de pits, cuando los pilotos y sus acompañantes circulen en algún tipo de vehículo (motos, cuatris, scooter, etc.) deberán hacerlo de forma no temeraria, entendiendo por forma temeraria el no tener las dos ruedas pegadas al suelo, no llevar casco, llevar una velocidad no adecuada al paso de personas y con un número de pasajeros superior a los permitidos por la legislación vigente.
- Está prohibido a los pilotos y sus asistentes conducir cualquier vehículo motorizado o bicicleta sobre la pista durante el transcurso de la prueba.





- ⇒ Los pilotos deben obedecer todas las señales oficiales que le sean dadas por los oficiales de carrera mediante banderas o paneles indicativos.
- Los pilotos son responsables de asistir a todas las reuniones a que sean convocados, (estas podrán ser Obligatorias o Voluntarias) igualmente son responsables de estar al tanto de todas las informaciones dadas. La no asistencia de un piloto a una "Reunión Obligatoria" será sancionada con 5 puestos en la parrilla de salida. Los pilotos en una competencia son responsables de no causar ningún tipo de daño a los otros competidores participantes en un evento.
- Solamente se autorizarán las siguientes señales entre los pilotos y las personas relacionadas con ellos: Los mensajes por pizarras en las zonas aprobadas y gestos corporales por el piloto. La comunicación con los pilotos por radio en carrera está totalmente prohibida.
- Todo corredor presente en una prueba que efectúe su verificación administrativa y no vaya a efectuar su verificación técnica debe informar de inmediato al Director de Carrera, de la misma manera cualquier piloto que no vaya a tomar la salida debe informar los motivos de su no participación.
- Todo piloto que haya obtenido pódium en la competencia, está obligado a asistir a la ceremonia de premiación debidamente uniformado; el incumplimiento injustificado de esta norma conllevará a la pérdida del premio y trofeo correspondiente.

REGLAMENTO TÉCNICO PARA LOS CAMPEONATOS NACIONALES DE ENDURO

14. VERIFICACIONES TÉCNICAS

14.1. Verificaciones y Comprobaciones

Se desarrollarán de acuerdo a la normativa **F.I.M. – FIM LATINOAMERICA**. El piloto o su mecánico, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación general. El piloto o su mecánico, debe presentar su equipo. En la Verificación Técnica se controlará:

CASCO: Debe encontrarse conforme a las exigencias técnicas (Normas internacionales de cascos), cuyos distintivos de aprobación reconocidos se detallan en ANEXO.

Antes de las carreras, los controladores técnicos, bajo la supervisión del Comisario Técnico, deben verificar que todos los cascos están conforme a las exigencias técnicas anteriormente expresadas. Además, deberán controlar que:

- ⌚ El casco esté bien ajustado a la cabeza del piloto.
- ⌚ Que no sea posible que el sistema de retención se deslice por encima del mentón.
- ⌚ Que no sea posible quitarle el casco tirando hacia atrás.
- ⌚ El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.

ESTANDARES INTERNACIONALES PARA LOS CASCOS

Para el uso de cascos FEDEMOTO se guía por la norma que regula los Campeonatos Mundiales. La siguiente es la tabla de códigos de homologación con el respectivo distintivo que debe llevar el casco en su parte interior.

14.2 Porta números

En las placas Porta números deben de aparecer:

PARTE DELANTERA

Color del fondo de acuerdo a los Reglamentos del Campeonato Nacional.

El número único nacional que posee el corredor.

El logo de Campeonato Nacional y/o **FEDEMOTO**

El Departamento al cual representa.



PARTE TRASERA

Color del fondo de acuerdo a los Reglamentos del Campeonato Nacional.
El número único nacional que posee el corredor.

Las placas deben ser de forma rectangular en superficie plana y visible y fabricadas en una materia rígida y sólida, y deben medir como mínimo 285 mm. x 235 mm. Las cifras deben ser legibles y, como el fondo, deben ser fabricados en colores mates anti reflectantes.

Los colores del fondo y de los números varían según la categoría de la motocicleta. Ver Reglamento.

14.3. Vestimenta pilotos y protecciones

Es responsabilidad de cada corredor elegir un equipamiento que reúna las condiciones de seguridad apropiadas. Toda la protección en general debe ser conforme a la normativa del Campeonato del Mundo. Aunque **FEDEMOTO** acepte las homologaciones, no es responsable de la seguridad real aportada por el fabricante de las prendas. Los corredores son los responsables de juzgar la protección y la duración de uso. Durante las carreras, los pilotos han ir equipados de la siguiente manera:

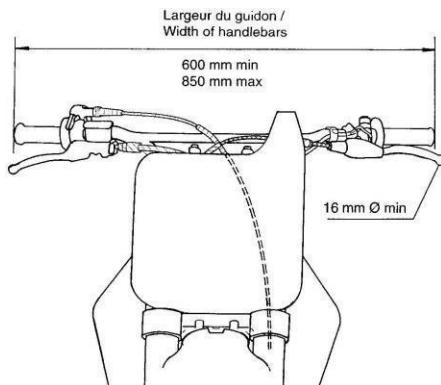
- ⌚ Casco Protector.
- ⌚ Gafas.
- ⌚ Botas homologadas equivalente que cubran los tobillos.
- ⌚ Guantes resistentes.
- ⌚ Traje homologado.
- ⌚ Con el fin de evitar rasguños en caso de accidente, los brazos de los pilotos deben estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección en material apropiado.

14.4. Maniguetas

Las maniguetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo). Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.

14.5. Manubrio

El ancho del manubrio no debe ser menor a 600 milímetros ni mayor de 850 milímetros. Debe tener obligatoriamente un protector en aquellos manubrios de barra central, los que no poseen esta barra central deben poseer un protector ubicado en la mitad de manubrio que cubra la sujeción metálica del manubrio a la T superior de la horquilla. Los extremos del manubrio no pueden estar expuestos, deben estar tapados con un material sólido o goma, como por ejemplo los puños. Si se utilizan protectores de manos en el manubrio, estos deben ser de material resistente que se puedan doblar y al doblarse recuperen su forma original, no podrán incluir barras metálicas así estas estén colocadas forradas dentro del protector.





14.6. Implementos para encender el motor de la Motocicleta.

Son obligatorios palanca para encender el motor o motor de arranque.

14.7. Apagador del Motor.

Toda motocicleta debe estar equipada con un apagador manual montado en un lado del manubrio, que pueda ser accionado con la mano puesta agarrando el puño del manubrio, debe ser capaz de detener el funcionamiento del motor.

14.8. Cubierta del Piñón de la Cadena

Si el piñón primario está expuesto, debe ser protegido por un implemento de seguridad o guardacadena, que traen las motocicletas de origen y sirven para proteger al piloto de un contacto accidental con esta parte de la transmisión. Este implemento fue obligatoriamente diseñado para proteger al piloto.

14.9 Elementos generales de la Motocicleta a Inspeccionar.

Rines
Manillares
Neumáticos
Asiento
Motor
Rayos
Frenos
Suspensión
Cadena (cubre cadena)
Leva de freno y clutch
Protector del Piñón Primario
Silenciador (control de ruido)
Porta números.
Chasis.

Existiendo los mecanismos pertinentes y los montos en efectivos establecidos en el Código Deportivo **FEDEMOTO**, se podrá efectuar una medición de cilindros, debiendo ser el mecánico del equipo el encargado de desmontar la culata, y el técnico de la **FEDEMOTO** quien efectúe la medición.

La negativa por parte del piloto de esta verificación supondrá la exclusión automática de la carrera.

Debe ser efectuada una inspección general de la motocicleta conforme a los reglamentos F.I.M. y **FEDEMOTO**, y la motocicleta será marcada como revisada (la marcación se colocará en la zona de inspección técnica, debiéndose tomar nota del número de chasis y motor por el Comisario Técnico en la ficha correspondiente). A la entrada de la zona de espera, previo a la salida, el Comisario Técnico efectuará un control de la(s) marca(s) de Revisado. Durante la prueba, el Comisario Técnico controlará las marcas y debe supervisar los trabajos realizados sobre las motocicletas en esta zona, con el fin de asegurarse de que ninguna puede ser origen de peligro.

Cada piloto debe presentar manifiesto de importación o documento que certifique el cilindraje de la motocicleta al momento de la Verificación Técnica Preliminar.

Parque Cerrado

Inmediatamente después del final de la carrera, las tres primeras motocicletas, deben ser depositadas en el parque cerrado durante los 30 minutos siguientes a la llegada del Vencedor, por si hubiese que efectuar un control suplementario en caso de reclamación, este podrá estar situado en la zona de pódium si el Organizador decide exponer estas motos en la entrega de trofeos.

Finalizado el control técnico, el Comisario Técnico deberá entregar al Director de Carrera una lista indicando los nombres de los pilotos y las motocicletas aceptadas. El Comisario Técnico debe controlar toda motocicleta implicada en un accidente con el fin de asegurarse que no se ha producido ningún defecto. No obstante, será responsabilidad del piloto presentar su motocicleta, su casco y equipo, para un nuevo control.





Si durante la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto en una motocicleta y que la misma puede suponer un peligro para los otros pilotos, lo notificará al Director de Carrera o a su adjunto; es su responsabilidad el excluir dicha motocicleta de la Carrera.

Al poder usar los pilotos cualesquiera de las dos motocicletas en la carrera, el Comisario Técnico se encargará de que, si una de estas motocicletas ha participado en una carrera, quedando entre los tres primeros clasificados, y no saliese en cualquier otra carrera, sea depositada en el parque cerrado en el momento que previamente se determine.

El Parque Cerrado deberá estar delimitado y cercado a fin de prohibir la entrada a toda persona no autorizada. La zona deberá estar claramente delimitada y vigilada por un número suficiente de Oficiales, para asegurarse que ninguna persona no autorizada pueda penetrar en él o tener acceso a las máquinas.

En el interior del Parque Cerrado, y bajo pena de EXCLUSIÓN de la Competición, el piloto tiene prohibido:

Tocar la motocicleta de cualquier otro piloto.

Tocar su propia motocicleta, salvo para empujarla dentro o fuera de dicho recinto.

15. MEDIDA DEL CILINDRAJE

La capacidad del cilindro de cada moto es calculada por la fórmula geométrica que dará el volumen del cilindro.

D= Diámetro

C= Recorrido del pistón desde su punto más bajo

$$\text{Capacidad} = \frac{D \times D \times 3.1416 \times C}{4}$$



REGLAMENTO TÉCNICO PARA LOS CIRCUITOS DE LOS CAMPEONATOS NACIONALES DE ENDURO MODALIDAD HARE SCRAMBLE

INSPECCIÓN

1.1. Homologación

El circuito que ostente la candidatura para ser sede de una Válida del Campeonato Nacional de Enduro, debe ser homologado por un miembro de la Comisión Nacional de Enduro designado por **FEDEMOTO**, quien basado en el presente reglamento técnico hará una verificación de la pista y de las instalaciones, emitirá un concepto al organizador y a la Dirección General de **FEDEMOTO** sugiriendo los cambios pertinentes o rechazando de plano el circuito.

1.2 Inspección

A solicitud de la organización se realizará una primera inspección con los términos, tiempos y condiciones previstas en el Código Deportivo **FEDEMOTO**. Así mismo se efectuará un control del circuito el día anterior a la sesión de carreras. El control será efectuado por el Presidente del Jurado junto con la Dirección de Carrera pudiendo asistir al mismo, representantes de los pilotos. Del resultado de esta inspección se autorizará o no la celebración de la prueba en cuestión, siendo válida la misma solo para esta prueba. Es obligatoria la presencia de maquinaria pesada con su correspondiente conductor por si fuera necesario realizar modificaciones en la pista.

RECORRIDOS

Están prohibidos los entrenamientos en motocicleta en el circuito antes del evento.

**El circuito puede tener zonas de alta dificultad, pero debe permitir la circulación o fluidez de los competidores (tener varias líneas, evitando trancos o represamiento).
En las partes de mucha dificultad se debe tener una opción más larga, pero menos difícil.**

ESPECIFICACIONES DEL CIRCUITO

Un recorrido puede ser permanente o temporal, si un recorrido es permanente se deberá hacer variaciones que permitan tener una pista diferente para cada válida con el fin de tener igualdad de condiciones para los pilotos.

El trazado deberá ser diseñado en asesoría de un piloto de Enduro designado por la Liga Organizadora.

La extensión de un trazado se calculará en el tiempo empleado para la realización de una vuelta completa, el promedio mínimo deberá estar en los siguientes valores:

	HARE SCRAMBLE	HARD ENDURO	CROSS COUNTRY
Campeonato Nacional de Enduro	8 min por vuelta	10 min por vuelta	10 min por vuelta
Campeonato Nacional de Enduro Infantil	3 min	-	-

El ancho mínimo del segmento más angosto de un trazado será de 4 metros y 5 metros para CROSS COUNTRY. Si en algún sector del trazado esta medida fuese inferior deberá contarse con un segmento opcional adicional.

El recorrido debe realizarse con materiales naturales (tierra, arena, etc.) no puede tener accesorios artificiales a menos que sea para la seguridad de los pilotos. El recorrido debe ser de tal naturaleza que permita limitar la velocidad a una media máxima de 55 Km/h. (Media calculada





sobre una carrera completa). No debe incluir secciones rectas que permitan alcanzar una velocidad elevada.

El trazado debe estar completamente encintado y disponible para ser reconocido por delegaciones y pilotos desde el día previo al evento desde las 8:00am.

Se debe contar con un color diferente de cinta para cada lado del trazado.

Segmentos Opcionales

Se define como segmento opcional un trazado alternativo a una zona de dificultad, que presente un tiempo superior al requerido para la opción de mayor dificultad.

Los pasos de dificultad deben tener opción de flujo evitando embotellamientos que sean más largas y de menor dificultad.

⇒ VELOCIDAD MAXIMA

Velocidad Promedio no más de 55 km/h

⇒ PUESTOS DE OFICIAL DE PISTA

Debe de haber suficientes puestos para Oficiales de Pista alrededor del circuito ubicados de tal manera que minimice el riesgo tanto para el oficial como para el piloto, estos puestos deberán estar numerados en el plano del circuito (teniendo como puesto #1 el primero luego de la partida).

⇒ ZONA DE MECANICOS Y SEÑALIZACION

Debe ser ubicada de preferencia cerca de una curva, con un área mínima de 60m². Tanto la entrada como la salida deberá estar señalizada, siendo necesaria la ubicación de un banderillero controlando la salida de los pilotos.

Debe proveerse al borde la pista, una zona para que los mecánicos realicen las posibles reparaciones y señalizaciones oportunas durante el transcurso de la carrera. Esta zona debe ser muy visible por los pilotos.

Se debe contar mínimo con una carpa en esta zona.

⇒ PROTECCION

Deben señalizarse las zonas de riesgo (puntas, estacas, zocas, piedras que pongan en peligro la seguridad de los pilotos) con elementos llamativos (cinta, pintura de color llamativo).

⇒ ZONA DE PARTIDA

Ancho mínimo: **20 metros** (Permitiendo tener de dos a tres líneas de salida preparadas)

Largo mínimo: **60 metros**

Debe marcarse en el piso la línea de ubicación de pilotos y la línea de ubicación de motos (cal o cinta)

⇒ ZONA DE INSPECCIÓN TÉCNICA

Debe ser una zona totalmente demarcada con un único acceso y una única salida, debidamente señalizada, debe contar con mínimo dos carpas. Esta zona debe tener conexión directa con la Zona de partida.





⇒ ZONA DE LLEGADA

Sera ubicada en la misma línea de cronometraje, en suelo no accidentado (plano, sin obstáculos) contando con una reducción de velocidad antes de la línea final o cronometraje. Esta zona deberá tener como mínimo 3 metros al público con tramo directo hacia el Parque Cerrado y los Pits. Deberá tener un ancho mínimo de 6 metros. Esta zona debe estar señalizada en lo posible con un arco de meta.

⇒ SISTEMA DE CRONOMETRAJE

Los servicios de cronometraje y de control deben estar situados a la altura de línea de llegada. En este punto se colocará una línea/antena en la línea de llegada para el control de los Transponder según las indicaciones proporcionadas por el equipo de cronometraje, esta estará referenciada con el arco de Meta. Debe contar con una carpeta.

⇒ PISTA DE PRUEBA

Área mínima de 50 Mts de largo x 10 Mts de ancho (ida y vuelta). Esta zona deberá estar debidamente señalizada y será la única permitida para práctica durante el evento. El piloto que accede a esta zona deberá contar con todo su equipo de seguridad. Si un piloto usa un sector diferente a la pista de prueba para practicar o poner a punto su motocicleta, será sancionado.

⇒ PIT O PADDOCK

El paddock debe estar abierto y enteramente operativo a partir de las 8:00 horas del día de las verificaciones administrativas. El acceso de vehículos a motor en este parque permanecerá restringido desde las 17:00 horas previas a la prueba hasta las 07:00 horas del día de la prueba.

El paddock debe estar situado, en la medida de lo posible, en una superficie horizontal. Estará situado lo más cerca posible a la zona de salida (aconsejable acceso directo).

El organizador, deberá asegurar una distribución racional de las plazas del paddock para los vehículos. Ningún piloto/equipo tendrá derecho a la reserva de lugares para sí mismo u otro piloto/equipo que no se encuentre en el circuito si no está autorizado por el organizador. Los vehículos obligatoriamente deberán colocarse en los lugares que indique el organizador. El organizador deberá establecer las zonas de ubicación necesaria y atendiendo en orden prioritario a los equipos con mayor dimensión siempre que estos hayan notificado con anterioridad sus necesidades de espacio.

Debe prestarse una particular atención a la evacuación de aguas.

Las vías de circulación deben estar siempre abiertas, a fin de permitir a los vehículos su salida en cualquier momento del paddock. Dentro del paddock, todo vehículo, incluidas las motocicletas de competición, deberá circular lentamente, quedando prohibida la circulación reiterada de éstos, con excepción de los utilizados por los servicios médicos, protección civil, u organización. Queda terminantemente prohibida la circulación de las motocicletas de competición por fuera del circuito, el piloto que incumpla esta norma será el único responsable de las acciones a que hubiere lugar. Queda terminantemente prohibido a los pilotos y/o sus mecánicos conducir vehículos motorizados por la pista fuera de las horas marcadas para carreras, al infractor de esta norma se le aplicará la sanción que determine el Jurado de Competencia.

El Paddock debe estar equipado de baños, en perfecto estado, debe poseer un puesto de servicio médico y dispositivos para la lucha contra el fuego (extinguidores, etc.). Por cada carpeta deberá tenerse disponible y funcional un extintor, este deberá ser suministrado por cada equipo.

Debe incluir un área cubierta para asegurar las verificaciones técnicas y el control administrativo con todo el equipamiento necesario. En el límite de esta zona debe habilitarse un tablero de anuncios para las comunicaciones oficiales. Las tomas eléctricas solo serán utilizadas para uso





doméstico. Es obligatorio habilitar una o varias zonas de lavado de motocicletas, estando prohibido lavar estas fuera de estos lugares.

Cada motocicleta que se encuentre en paddock deberá contar con su alfombra ecológica.

En el Paddock debe haber un comisario que pueda controlar el uso de este espacio y hacer cumplir la normativa establecida

⇒ PARQUE CERRADO

Área totalmente cerrada con un espacio que permita recibir 12 motocicletas al mismo tiempo, podrá utilizarse la zona de espera para este fin si es adecuada. En este sector reposarán las motocicletas de los pilotos ubicados en los tres primeros lugares de cada categoría, allí no se puede hacer ninguna modificación ni mantenimiento a las motocicletas.

Las motocicletas deben reposar en este sector 30 minutos después de la llegada del líder de cada categoría.

⇒ SECRETARIA DEL EVENTO

Debe contar con computadora, impresora, fotocopiadora, teléfono e internet, acondicionada en un lugar cómodo y estratégico dentro del escenario.

⇒ ÁREAS ESPECIALES

Pódium, Zona de Público, Parqueadero, Ubicación de Puestos Médicos y Ambulancias, Accesos. En general un circuito no podrá ser homologado si atraviesa una zona de agua profunda.

⇒ SEGURIDAD

Las zonas de salida y llegada, el paddock, así como todos los lugares que rodeen el recorrido donde esté permitida la estancia del público, deben estar delimitados con barrera, esta barrera será lo suficientemente alta y resistente para contener al público. La pista debe estar delimitada en su totalidad por lado y lado con cinta que sobresalgan aproximadamente 50 cm y sea de diferente color.

Con el fin de evitar cortes en el circuito, se deberán extremar las medidas y poner todos los medios necesarios en aquellos puntos que así lo requieran. Se señalizarán todos los obstáculos de alto riesgo con material visible (pintura o cinta) para proteger a los pilotos

⇒ SONIDO

Se debe disponer de un sistema de altavoces. Deberá estar dividido en dos, una zona para señalización y avisos en el paddock y otra para información al público.

⇒ SERVICIOS DE SOCORRO

Servicio Médico

La organización de este servicio debe estar bajo el mando de un jefe médico responsable, que actuará coordinado con la Dirección de Carrera. Es obligatoria la presencia de mínimo dos ambulancias con la suficiente cantidad de asistentes para asegurar la rápida evacuación de un herido en cualquier parte del circuito. Un médico, a ser posible traumatólogo será el responsable de la prueba, estando este bajo la tutela del Director de la prueba. Al menos una de las ambulancias ha de ser Medicalizada, estando equipada con su dotación completa tanto material como humano. (Médico, asistentes...) Debe habilitarse una carpa ya sea fijo o móvil para la correcta asistencia de los pilotos lesionados.

La composición del equipo y el material deben ser definidas conforme al Código Médico FIM, o en su defecto, conforme a las leyes actuales, en particular:





- Número de médicos
- Número de socorristas y material
- Número y tipo de ambulancias y material

La Dirección de Carrera y el jefe médico, deben elaborar un plan de evacuación de los heridos antes de la competición.

Para que la prueba se pueda desarrollar debe contarse con mínimo dos ambulancias presentes en el escenario, se debe contar con mínimo de 6 socorristas diferentes al personal de las ambulancias.

Servicio Contra Incendios

Debe organizarse un servicio contra incendios (en ciertos emplazamientos), en la zona de reparaciones y en el parque de corredores.

COMPROMISOS DE CONDUCTA DE PILOTOS Y ASISTENTES

- ⇒ En todo momento los corredores se comportarán de acuerdo con las disposiciones del Reglamento del Campeonato Nacional.
- ⇒ Con la finalidad de garantizar la seguridad de los demás corredores, miembros de equipos, oficiales y espectadores o cualquier otra persona implicada en la organización, todos los corredores han de estar física, psíquica y mentalmente en estado correcto para controlar su motocicleta.
- ⇒ El piloto deberá informar al médico de la competencia de todos los problemas de salud que pueda tener y los medicamentos que estuviera utilizando.
- ⇒ En cualquier momento durante la prueba y a solicitud del Comisario Técnico, el piloto debe presentar su(s) moto(s) y/o equipos para su control técnico.
- ⇒ En todo momento durante la prueba el piloto es responsable de mantener su motocicleta de acuerdo con los reglamentos.
- ⇒ Todo piloto será considerado responsable de las acciones de los miembros de su equipo y del resto de personas que utilicen sus pases y acreditaciones.
- ⇒ Está totalmente prohibida la circulación por los pits de pilotos o miembros de su equipo sin camiseta.
- ⇒ Dentro de la zona de pits, cuando los pilotos y sus acompañantes circulen en algún tipo de vehículo (motos, cuatris, scooter, etc.) deberán hacerlo de forma no temeraria, entendiendo por forma temeraria el no tener las dos ruedas pegadas al suelo, no llevar casco, llevar una velocidad no adecuada al paso de personas y con un número de pasajeros superior a los permitidos por la legislación vigente.
- ⇒ Está prohibido a los pilotos y sus asistentes conducir cualquier vehículo motorizado o bicicleta sobre la pista durante el transcurso de la prueba.
- ⇒ Los pilotos deben obedecer todas las señales oficiales que le sean dadas por los oficiales de carrera mediante banderas o paneles indicativos.





- ⇒ Los pilotos son responsables de asistir a todas las reuniones a que sean convocados, (estas podrán ser Obligatorias o Voluntarias) igualmente son responsables de estar al tanto de todas las informaciones dadas. La no asistencia de un piloto a una “Reunión Obligatoria” será sancionada con 5 puestos en la parrilla de salida.
- ⇒ Los pilotos en una competencia son responsables de no causar ningún tipo de daño a los otros competidores participantes en un evento.
- ⇒ Solamente se autorizarán las siguientes señales entre los pilotos y las personas relacionadas con ellos: Los mensajes por pizarras en las zonas aprobadas y gestos corporales por el piloto. La comunicación con los pilotos por radio en carrera está totalmente prohibida.
- ⇒ Todo corredor presente en una prueba que efectúe si verificación administrativa y no vaya a efectuar su verificación técnica debe informar de inmediato al Director de Carrera, de la misma manera cualquier piloto que no vaya a tomar la salida en alguna carrera, en cualquiera de los casos informando los motivos de su no participación. Todo piloto que se haya clasificado en uno de los tres primeros lugares de la clasificación general de la competición, está obligado a asistir a la ceremonia de entrega de premios acompañado de su motocicleta; el incumplimiento injustificado de esta norma conllevará a la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura del expediente disciplinario. **En adelante será obligatoria la utilización de una alfombra ecológica debajo de la motocicleta en la zona de pits, en especial cuando se realicen reparaciones.**

INTERPRETACION DEL REGLAMENTO NACIONAL DE ENDURO

La interpretación y aclaración de las presentes Disposiciones Generales sólo puede hacerlo el Órgano de Administración de **FEDEMOTO**, por intermedio de su Representante o Delegado.

El Reglamento Nacional de **ENDURO** entra en vigor el día 1 de Enero de 2025 y rige para todo el territorio Nacional, y será válido hasta nueva reforma.

Todas las disposiciones hechas con anterioridad respecto del Motociclismo Deportivo Colombiano, quedan derogadas en cuanto se opongan al presente Código Deportivo.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.



**JHON ALEXANDER GONZALEZ.
PRESIDENTE**



ANEXO

REQUISITOS BÁSICOS PARA LA REALIZACION DE CUALQUIER TIPO DE COMPETENCIAS AVALADAS POR LA FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO.

Todo evento de Motociclismo Deportivo podrá realizarse previa verificación del cumplimiento de los siguientes factores:

- ❖ Médico Oficial del evento disponible en el escenario durante todo el transcurso del evento.
- ❖ Contar con homologación del escenario vigente.
- ❖ Comisarios Deportivos debidamente acreditados para el manejo Deportivo.
 - Comisarios de pista
 - Planilla manual
 - Comisarios en paddock
 - Comisario en zona de mecánicos
- ❖ Contrato con el prestador de servicio de ambulancias y logística.
- ❖ Puesto de Mando unificado (carpa o local, mesas y sillas) con servicio de entidad especializada en atención Pre – Hospitalaria adscrita al servicio seccional de salud o de riesgo, que incluya mínimo 2 ambulancias, una Tipo “TAM” y una Tipo “TAB” con personal Paramédico suficiente.
- ❖ Socorristas y/o paramédicos en pista necesarios según el concepto de homologación y/o Dirección de Carrera.
- ❖ Servicio de Personal de Bomberos con extintores ABC suficientes en Pits y Circuito.
- ❖ Servicio de Personal Policía Nacional. (suficiente para el cubrimiento del evento).
- ❖ Servicio de Seguridad Privada disponible para el evento.
- ❖ Permisos respectivos (Secretaría de Gobierno, Espacio Público, Transito, Hacienda y Deportes).
- ❖ Demarcación y encerramiento total del circuito con cinta. Un color diferente para cada lado de la pista.
- ❖ Tener el circuito demarcado en su totalidad para el viernes del fin de semana de la válida.
- ❖ Banderas reglamentarias, señales, numerador indicativo de vueltas y juzgamiento necesario para el cubrimiento del evento.
- ❖ Contar con los siguientes comisarios deportivos portadores de su debida licencia nacional:
 - Director de Carrera
 - Jefe de inspección técnica
 - Suficiente número de jueces de pista acorde con la configuración y homologación del circuito
 - Jefe de paddock
- ❖ Personal de recuperación del circuito con material suficiente para reparaciones de encintado y correcciones del trazado (estacas y cinta).
- ❖ Reglamento Particular del evento enunciando Comisarios que Juzgaran las competencias, características y generalidades relevantes.
- ❖ Mapa del trazado en la zona de paddock para delegaciones y autoridades tamaño mínimo 60cm x 50cm.
- ❖ Equipos de comunicación.
- ❖ Sonido para paddock y público para realizar los anuncios necesarios.
- ❖ Mesas y sillas suficientes para el personal asociado a la competencia.
- ❖ Oficina acondicionada para la organización del evento (carpa o local).
- ❖ Relojes y tablero en secretaría e inspección técnica para información de participantes.
- ❖ Recipientes suficientes para desechos de basuras y lubricantes.
- ❖ Baños suficientes para zona de pits y público (mínimo 4) con personal de aseo permanente durante el evento.
- ❖ Exigir documentación a los participantes (pólizas médicas y salud) y las motocicletas (manifiesto de aduana y de propiedad).
- ❖ Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual y daños a terceros.
- ❖ Plan de Contingencia que contemple (evaluación, planificación, ejecución y viabilidad según las características del evento).



- ❖ Zona de alimentación.
- ❖ Zona de premiación con pódium.
- ❖ Backing de premiación con los patrocinadores del evento.
- ❖ Contar con un mínimo 10 carpas en Paddock disponibles desde las 06:00 hrs del día del evento para el uso de los pilotos.
- ❖ Contar con señalización para: Zona de Inspección Técnica, Zona de Salida, Zona de Mecánicos, Acceso a pista, Zona de comidas, Parqueaderos y Baños.
- ❖ Pancarta o arco de Meta.
- ❖ Los documentos necesarios deben tenerse mínimo 8 días antes del evento y ser presentados al delegado de la Comisión Nacional de Enduro para la válida.
- ❖ Zona de Stop and Go
- ❖ Zona de Parque Cerrado.

REQUISITOS DEPORTIVOS

1. Carta de concepto favorable de desarrollo del evento por parte de la Federación Colombiana de Motociclismo.
2. Permisos expedidos por cada una de las Entidades Gubernamentales, Entes de Seguridad y Prevención de Desastres del Lugar en donde se realice el evento. Los Eventos que se realizan en parques, escenarios o vías públicas deben anexar documento que acredite la autorización para el Cierre de Vías.
3. Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual y Daños a Terceros por valor mínimo de:
 - Eventos en vías públicas \$ 100.000.000
 - Escenarios Especializados \$ 50.000.000

Se debe tener en cuenta que las alcaldías municipales son autónomas en solicitar pólizas de responsabilidad por otros valores.

4. Contar para el evento con Autoridades Deportivas; estas autoridades deben estar reconocidas por la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** con Licencia Clase "A" de la modalidad y por la Liga respectiva con Licencia Clase "B" para jueces de recorrido.
5. Elaborar y cumplir con el Plan de Contingencia y Plan de Emergencia entre lo que se destaca:

- ➡ Evaluación.
- ➡ Planificación.
- ➡ Pruebas de Ejecución.
- ➡ Viabilidad.

Contenido del Plan de Contingencia

- a) La naturaleza de la contingencia
- b) Las repercusiones operativas de la contingencia
- c) Las respuestas viables
- d) Las implicaciones financieras de las respuestas
- e) Cualquier efecto en otro proceso

Junto al Plan de Contingencia de debe elaborar y cumplir el Plan de Emergencia que contenga los siguientes elementos:

Elementos:

- a) Identificación del escenario
- b) Objetivos operativos
- c) Medidas que se deben adoptar



- d) Investigación
- e) Conclusiones

Objetivos Generales

- a) Minimizar las perdidas - Objetivos Particulares
- b) Gestión y coordinación global
- c) Asignación de responsabilidades
- d) Activación del Plan de Emergencia
- e) Minimizar las perdidas