



REGLAMENTO NACIONAL MODALIDAD DE ENDURO HARE SCRAMBLE

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO



2019





📍 CONDICIONES Y RESPONSABILIDADES GENERALES

La **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** convoca para el año en curso al **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO HARE SCRAMBLE** 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 Hare Scramble, será en 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 HARE SCRAMBLE**, 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 HARE SCRAMBLE** 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 HARE SCRAMBLE** 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

El **HARE SCRAMBLE** es una prueba 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 travieso, cerrados a la circulación normal; todo aquel piloto que no logre cubrir el tiempo de competencia programado, se considerará como retirado.

3. MOTOCICLETAS

Las pruebas oficiales del **CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO HARE SCRAMBLE** están abiertas a las clases de motocicletas con características especificadas a continuación:

📍 FORMULA INTERNACIONAL

Esta maquinas son motocicletas tipo Racer de fábrica (Road Racing).



4. CATEGORIAS

Las Categorías reconocidas para los Campeonatos Nacionales de Enduro (Hare Scramble), son las siguientes:

CATEGORIA	EDAD	NUMEROS
JUNIOR (JUN)	De 13 a 23 años (1995 – 23/feb/2006) Sin restricción de cilindrada	FONDO: NEGRO NUMERO: BLANCO Número único 50 al 100
ENDURO 1 (E1)	De 24 a 37 años (1981 – 23/feb/1995) Hasta 200 cc 2 tiempos Hasta 250 cc 4 tiempos	FONDO: BLANCO NUMERO: NEGRO Número único 101 al 199
ENDURO 2 (E2)	De 24 a 37 años (1981 – 23/feb/1995) Desde 175 cc a 250 cc 2 tiempos Desde 251 cc a 450 cc 4 tiempos	FONDO: ROJO NUMERO: BLANCO Número único 200 al 299
ENDURO 3 (E3)	De 24 a 37 años (1981 – 23/feb/1995) Mas 250 cc 2 tiempos Mas 450 cc 4 tiempos	FONDO: AMARILLO NUMERO: NEGRO Número único 300 al 399
MASTER A	De 38 a 47 años (1971 – 23/feb/1981) Sin restricción de cilindrada	FONDO: VERDE NUMERO: BLANCO Número único 500 al 599
MASTER B	De 48 años en adelante (- 23/feb/1971) Sin restricción de cilindrada	FONDO: BLANCO NUMERO: VERDE Número único 400 al 499
INICIACIÓN	De 13 años en adelante (- 23/feb/2006) Sin restricción de cilindrada	FONDO: AZUL NUMERO: BLANCO Número único 800 al 899
FEMENINA	Desde 15 años (- 23/feb/2004) Desde 100 cc hasta 250 cc 2 tiempos Desde 200 cc hasta 450 cc 4 tiempos	FONDO: ROSADO NUMERO: BLANCO Número único 50 al 100
PRODUCCIÓN NACIONAL (PROMOCIONAL)	Desde 13 años (- 23/feb/2006) Solo para motocicletas producción nacional	FONDO: NEGRO NUMERO: BLANCO Número Libre

Las edades mínimas serán calculadas con referencia a la fecha de la primera válida del campeonato. Las edades máximas se tomarán al 1 de enero.

5. FORMATO DE LAS PRUEBAS

Categoría JUNIOR

1 Carrera

Mínimo 1 h 30 min – Máximo 2 h.

Categoría ENDURO 1

1 Carrera

Mínimo 1 h 30 min– Máximo 2 h.

Categoría ENDURO 2

1 Carrera

Mínimo 1 h 30 min – Máximo 2 h.

Categoría ENDURO 3

1 Carrera

Mínimo 1 h 30 min– Máximo 2 h.



REGLAMENTO NACIONAL MODALIDAD DE ENDURO HARE SCRAMBLE

Categoría MASTER

1 Carrera

Mínimo 1 h 30 min– Máximo 2 h.

Categoría INICIACION - FEMENINA

1 Carrera

Mínimo 50 min – Máximo 1 h

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

- J Piloto netamente NOVATO.
- J NO haber participado en más de 2 validas del Campeonato Nacional.
- J Sus tiempos promedio por vuelta NO pueden ser inferiores a los registrados por pilotos de las demás categorías oficiales.
- J NO puede hacer parte de la categoría 85 CC – 125CC- MX1 – MX2 – PROFESIONALES en el campeonato Nacional de Motocross.
- J La edad mínima para participar es de 13 años.
- J 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 participe en las demás categorías de acuerdo a edad y cilindrada si así es considerado en dicha evaluación.

PARÁGRAFO 2. SCRASH. Se realizará por válida un Scrash con los participantes de todas las categorías (exceptuando Producción Nacional e Iniciación) según sus tiempos totales y el número de vueltas completadas.

Los 5 primeros pilotos del Scrash serán los únicos que opten por el dinero en efectivo ofrecido en cada una de las validas nacionales de la modalidad de Hare Scramble.

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:

PREINSCRIPCIÓN

DIA JUEVES ANTES DEL FIN DE SEMANA DEL EVENTO

CIERRE DE INSCRIPCIONES Y TRÁMITE OFICIAL





REGLAMENTO NACIONAL MODALIDAD DE ENDURO HARE SCRAMBLE

DIA SÁBADO. Esta inscripción oficial será acreditada por el delegado de la Liga correspondiente, el cual debe acreditarse con su credencial. Toda preinscripción se debe enviar a la Dirección General de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO** con copia a la **LIGA** organizadora.

7.2. 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:

- 8 Los cascos deben poseer las correspondientes etiquetas que indiquen la normativa de seguridad homologada por la FIM.
- 9 El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.
- 10 El pelo podrá estar por fuera del casco siempre y cuando se encuentre recogido.
- 11 **PROTECCIÓN DE LOS OJOS.** El corredor debe llevar colocadas las gafas protectoras a la salida de las carreras respectivas.

ESTANDARES 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 interior.



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/chancas (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**, 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 antireflectivos.

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 fijadas 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** 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, a un corredor se le puede exigir que presente alguna declaración escrita y firmada en relación con algunos elementos de su motocicleta y en la 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.

Una reunión de información obligatoria se sostendrá entre el Director de Carrera y los pilotos en la grilla de partida, antes del inicio de las competencias el día domingo. 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.).

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

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 llamara 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.
3. **Motos apagadas en línea de salida.** Las motos apagadas se ubican en la línea de salida y solo se podrán encender cuando el comisario de salida y/o Director de Carrera de la indicación. La sanción por incumplimiento de esta norma dará la exclusión de la prueba.
4. **Procedimiento de Partida.** El comisario o Director de Carrera informará a los pilotos el inicio del procedimiento. Cada motocicleta estará sujeta por un acompañante con motor encendido (no tocar el timón ni acelerarla). La salida es tipo Le Mans, donde los pilotos se desplazan 10 mts al frente de la línea de partida colocándose frente 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.

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 NO PARTIÓ 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 que por 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.

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 competencia, 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

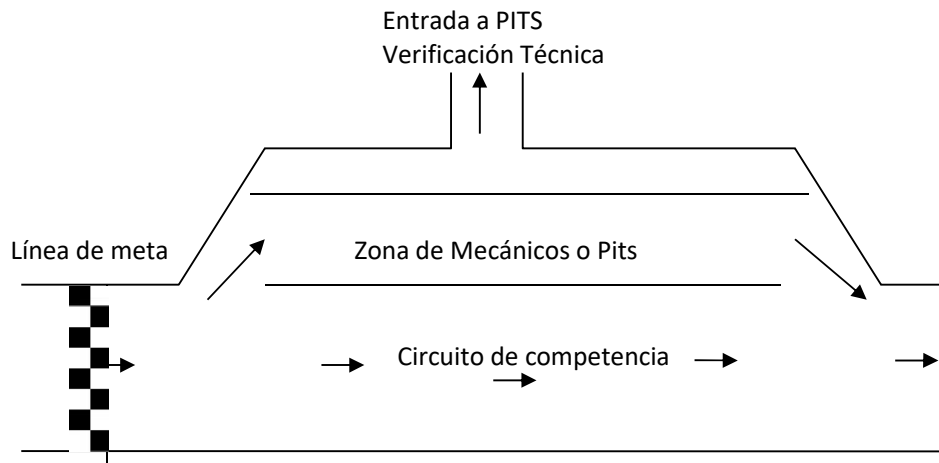
Esta se compone de una línea imaginaria lo suficientemente amplia para recibir varios pilotos simultáneamente. Deberá estar debidamente señalizada. El piloto ganador será aquel cuya llanta delantera cruce primero la línea imaginaria. El área al frente de la línea de llegada debe ser restringida. El acceso 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.

Plano de Zona de Mecánicos o Pits y zona de**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. 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. Señales Oficiales.

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 CIRCULO 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 Inmovil	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 manga. Solo se utilizará en el procedimiento de salida.
 BANDERA A CUADROS BLANCOS Y NEGROS	Fin de la carrera. Esta bandera debe presentarse agitada.

 Tablero Stop and Go

9.22. 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 estará clasificado el piloto que:



REGLAMENTO NACIONAL MODALIDAD DE ENDURO HARE SCRAMBLE

- ✚ No pase por la línea de meta en el tiempo promedio de cada pista que siguen a la llegada del vencedor.
- ✚ No cumpla 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.

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 \$400.000.00 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



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 ésta 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 entrenamientos y 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: Después 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:



REGLAMENTO NACIONAL MODALIDAD DE ENDURO HARE SCRAMBLE

- Ⓜ 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.

Valor Licencia Nacional	ANUAL	\$ 100.000
Valor Licencia Nacional	X EVENTO	\$ 50.000

- Ⓜ Estos Valores no incluyen póliza de accidentes.

10.1. Póliza de accidentes para competidores:

Valor Seguro	ANUAL	\$ 45.000
Valor Seguro	X EVENTO	\$ 10.000

- Ⓜ Coberturas de la póliza de accidentes:

AMPARO POLIZA POR EVENTO	COBERTURA
Fallecimiento Accidental	\$ 5.000.000
Inhabilitación Total y Permanente por accidente	\$ 5.000.000
Gastos Médicos	\$ 1.000.000



AMPARO POLIZA ANUAL	COBERTURA
Compensación Incapacidad Total y Permanente	\$ 10.000.000
Compensación Fallecimiento Accidental y Desmembración.	\$ 10.000.000
Gastos Médicos x Accidente y de recuperación.	\$ 4.000.000
Gastos Farmacéuticos	\$ 250.000
Gastos Odontológicos de emergencia	\$ 250.000
Traslado medico de emergencia	Incluido
Traslado aéreo de emergencia	Incluido

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.

SCRASH	
1º PUESTO	\$ 500.000
2º PUESTO	\$ 400.000
3º PUESTO	\$ 300.000
4º PUESTO	\$ 200.000
5º PUESTO	\$ 100.000

Para las demás categorías se entregará TROFEO a los tres primeros lugares.

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.



REGLAMENTO NACIONAL MODALIDAD DE ENDURO HARE SCRAMBLE

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 entrenamientos o 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; el incumplimiento injustificado de esta norma conllevará a la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la pérdida de puntos en la competencia.





REGLAMENTO NACIONAL MODALIDAD DE ENDURO HARE SCRAMBLE



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 los entrenamientos o 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.

<p>• USA SNELL M2010/SNELL M2015</p> 	 <p>E1 for Germany, E2 for France, E3 for Italy, E4 for Netherlands, E5 for Sweden, E6 for Belgium, E7 for Hungary, E8 for Czech Republic, E9 for Spain, E10 for Yugoslavia, E11 for UK, E12 for Austria, E13 for Luxembourg, E14 for Switzerland, E15 (- vacant), E16 for Norway, E17 for Finland, E18 for Denmark, E19 for Roumania, E20 for Poland, E21 for Portugal, E22 for the Russian Federation, E23 for Greece, E24 for Ireland, E25 for Croatia, E26 for Slovenia, E27 for Slovakia, E28 for Biela Russia, E29 for Estonia, E30 (- vacant), E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Letonie, E34 for Bulgaria, E37 for Turkey, E40 for Macedonia, E43 for Japan, E44 (- vacant), E45 for Australia, E46 for Ukraine, E47 for South Africa, E48 New Zealand.</p>
---	--

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 los entrenamientos y carreras, los pilotos han ir equipados de la siguiente manera:

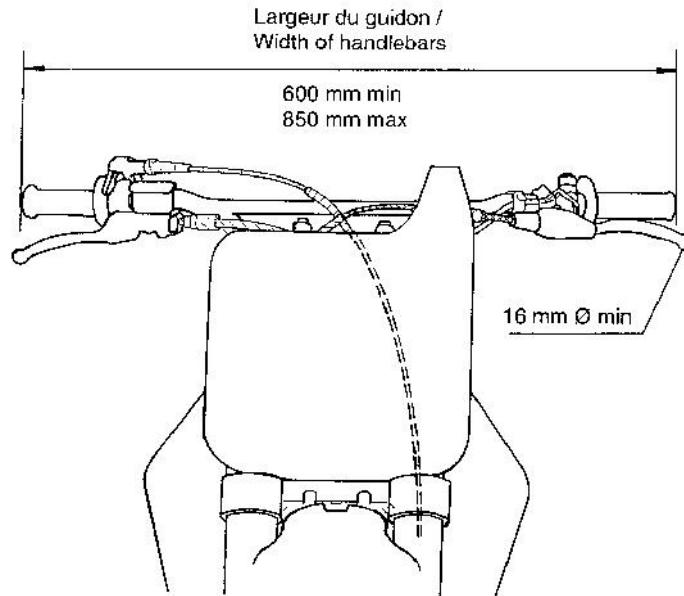
- Ⓜ Casco Protector.
- Ⓜ Gafas.
- Ⓜ Botas homologadas equivalente que cubran los tobillos.
- Ⓜ Guantes resistentes.
- Ⓜ Traje homologado.
- Ⓜ Con el fin de evitar rasguños en caso de accidente, los brazos de los pilotos deben estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección en material apropiado.

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 solido 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 guarda cadena, 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.

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 los Entrenamientos o 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

$$C = \frac{D \cdot 3.1416x}{4}$$

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 (Hare Scramble), debe ser homologado por un miembro 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 realizara una primera inspección con los términos, tiempos y condiciones previstas en el Código Deportivo **FEDEMOTO**. Así mismo se efectuara un control del circuito el día anterior a la sesión de entrenos. 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 autorizara 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

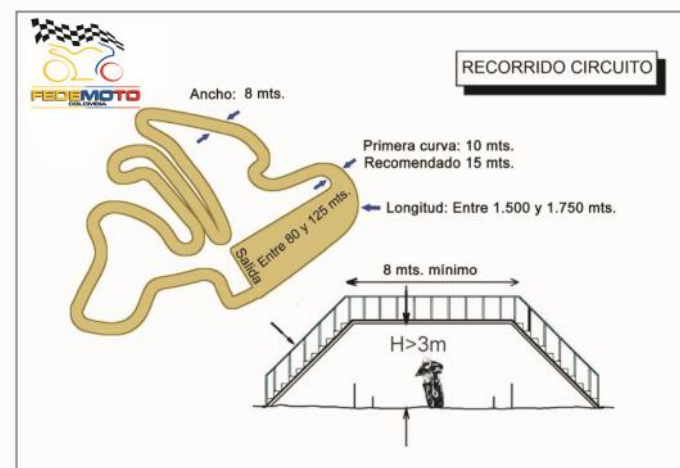
Está prohibido entrenamientos en motocicleta en el circuito los días antes del evento.

El circuito puede tener zonas de alta dificultad, pero debe permitir la circulación o fluidez de los competidores (tener varias líneas, evitando trancones 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. El recorrido debe realizarse con materiales naturales (tierra, arena, etc.). El recorrido debe ser de tal naturaleza que permita limitar la velocidad a una media máxima de 55 Km/h. (Media calculada sobre una manga completa). No debe incluir secciones rectas que permitan alcanzar una velocidad elevada.





VELOCIDAD MAXIMA

Velocidad Promedio no más de 55 km/h

SALTOS

Cada salto deberá estar identificado en un plano del circuito, están prohibidos los saltos dobles o triples y cualquier otro tipo que se considere inseguro para los pilotos, especial atención a la angulación de las rampas y recibidores adecuados. Distancia mínima entre vértice de 2 saltos es de 30 Mts. Están permitidos los “step – up y step – down”, es decir escalones en subidas o bajadas.

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 y no antes ni después de un salto, con un área mínima de 60m². Tanto la entrada como la salida deberá estar señalizada (entrada & salida), 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.

PROTECCION

Debe usarse pacas de heno forradas en plástico (o similar) para seguridad de los pilotos según criterio (postes de carteles, obstáculos, arboles, pódium, etc.)-

GRILLA DE SALIDA Y ZONA DE PARTIDA

Ancho Mínimo de Grilla: 20 Mts (Permitiendo tener de dos a tres líneas de salida preparadas)
Largo mínimo de Grilla: **60 metros**

ZONA DE ESPERA

Debe tener acceso directo a los pits con un área mínima de 320 m² totalmente cercada (mínimo 2 Mts alto). Tendrá un reloj en la puerta con la hora oficial.

ZONA DE LLEGADA

Sera ubicada en la misma línea de cronometraje, en suelo no accidentado (plano, sin obstáculos). Esta zona deberá tener como mínimo 3 Mts al público con tramo directo hacia el Parque Cerrado y los Pits.

SISTEMA DE CRONOMETRAJE

Los servicios de cronometraje y de control deben estar situados a la altura de línea de llegada. Deberá indicarse con dos carteles, uno a cada lado de la pista, con el dibujo de una bandera a cuadros. 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 un cartel a cada lado de la misma con el dibujo de una bandera ajedrezada o la palabra Meta.

PISTA DE PRUEBA

Área mínima de 50 Mts de largo x 10 Mts de ancho (ida y vuelta).



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 entrenamientos y 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.). 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.

PARQUE CERRADO

Área totalmente cerrada y puerta con seguridad, podrá utilizarse la zona de espera para este fin si es adecuada.

ZONA DE LAVADO

Mínimo 2 puntos de lavado con drenaje hacia la tubería respectiva y en un lugar acondicionado y apropiado.

SECRETARIA DEL EVENTO

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

AREAS ESPECIALES

Pódium, Puesto de Control Técnico, Sala de Jurado, Sala de Prensa, Zona de Publico, Parqueadero, Ubicación de Puestos Médicos y Ambulancias, Camiones para Riego, Accesos. En general un circuito no podrá ser homologado si atraviesa una zona de agua profunda, si el terreno es pedregoso o rocoso, exceso de polvo obstáculos con rampa/recibidor desproporcionados o con inadecuada angulación, si comprende zonas rectas que permiten alcanzar una velocidad muy alta.

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. Debe estar prevista una zona de seguridad aproximadamente de 1 m. de anchura a cada lado de la pista, excepto en lugares peligrosos, que deben ser de la anchura necesaria para asegurar la protección del público y de los pilotos. La pista debe estar delimitada por cinta que sobresalgan aproximadamente 50 cm.

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 instalarán alrededor de todos los obstáculos peligrosos pacas de heno u otro material absorbente de los choques para proteger a los pilotos, así mismo dichos obstáculos deberán estar demarcados con colores llamativos para su fácil reconocimiento.

La pista debe estar libre de piedras grandes y las que salgan durante la competición deben ser retiradas. Está prohibida la utilización de llantas en el circuito, salvo para trazar una curva. Si éstas son utilizados en tal sentido, únicamente se emplearán llantas de automóviles turismo, debiéndose colocar en sentido horizontal y hasta una altura aproximada de 50cm., únicamente se utilizarán materiales naturales para su fijación, si fuese necesario, se podrán emplear estacas de madera, que en ningún caso serían de una altura superior a la de las llantas.

Si es necesario, la pista debe ser regada adecuadamente con días de antelación a las competiciones y nunca después de los entrenamientos de cada día, salvo en casos excepcionales, para asegurar condiciones de pista normales y para proteger al público y a los pilotos contra el polvo.

SONIDO

Se debe disponer de un sistema de altavoces. Deberá estar dividido en dos, una zona para señalización y avisos en el parque de corredores 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 humana. (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.

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, entendiéndose 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 entrenamientos o 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 en alguna sesión de entrenos o manga, en cualquiera de los casos informando los motivos de su no participación. Todo piloto que se



REGLAMENTO NACIONAL MODALIDAD DE ENDURO HARE SCRAMBLE

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 modalidad HARE SCRAMBLE

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 Modalidad HARE SCRAMBLE** entra en vigor el día 1 de Enero de 2018 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.



**CARLOS ANDRES RAMIREZ.
PRESIDENTE**



ANEXO

REQUISITOS BASICOS PARA LA REALIZACION 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.
- ❖ Comisarios Deportivos debidamente acreditados para el manejo Deportivo.
- ❖ Puesto de Mando unificado (carpa o local) con servicio de entidad especializada en atención Pre – Hospitalaria adscrita al servicio seccional de salud o de riesgo, que incluya mínimo 2 ambulancias Tipo “TAM” con personal Paramédico suficiente.
- ❖ Servicio de Personal de Bomberos con extintores ABC suficientes en Pits y Circuito. Adicional Vehículo Cisterna.
- ❖ Servicio de Personal Policía Nacional. (suficiente para el cubrimiento del evento).
- ❖ Permisos respectivos (Secretaria de Gobierno, Espacio Público, Transito, Hacienda y Deportes).
- ❖ Demarcación y Encerramiento total del Circuito.
- ❖ Banderas reglamentarias, señales, numerador indicativo de vueltas y juzgamiento necesario para el cubrimiento del evento.
- ❖ Reglamento Particular del evento enunciando Comisarios que Juzgaran las competencias, características y generalidades relevantes.
- ❖ Equipos de comunicación.
- ❖ Equipo de grabación magnetofónico y perifoneo.
- ❖ Oficina acondicionada para la organización del evento.
- ❖ Relojes y tablero en secretaria e inspección técnica para información de participantes.
- ❖ Recipientes suficientes para desechos de basuras y lubricantes.
- ❖ Baños suficientes para zona de pits y público.
- ❖ Exigir documentación a los participantes (pólizas médicas y salud) y las motocicletas (seguros obligatorios 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).

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:
 - o Eventos en vías públicas \$ 50.000.000
 - o Escenarios Especializados \$ 30.000.000

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