

## INDICE

- **CAPITULO I - Disposiciones Generales**
- **CAPITULO II - De los Organismos**
- **CAPITULO III – Definiciones**
- **CAPITULO IV – Desarrollo, funcionamiento y Control**
- **CAPITULO V - De la Seguridad**
- **CAPITULO VI - De las Penalizaciones y Descalificaciones**
- **CAPITULO VII - De los Premios, Resultados y Protestas**
- **CAPITULO VIII – Del Comité de Disciplina y Reclamos**
- **CAPITULO IX - Categorías**
- **CAPITULO X – Licencia Deportiva y Numeración**
- **CAPITULO XI - Resultados Finales de los Campeonatos**
- **CAPITULO XII - De los Eventos**
- **CAPITULO XIII - Requisitos para la Organización de un Evento**
- **CAPITULO XIV – Obligaciones y Responsabilidades**
- **ANEXO A – Números de enduro**

### ARTICULOS TRANSITORIOS CAPITULO I

#### **DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 1.1-** Las disposiciones del presente reglamento tienen por objeto establecer las bases de práctica, organización y competencia de motociclismo Enduro en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela y la preparación, selección, apoyo y supervisión, conjuntamente con la Federación Motociclista Venezolana, de los Pilotos y Equipos de Enduro que nos representarán en competencias internacionales.



## REGLAMENTO NACIONAL DE ENDURO



**Artículo 1.2.-** Los pilotos, clubes, equipos y asociaciones practicantes de motociclismo Enduro en el país, se registrarán por las disposiciones del presente reglamento, siendo complementadas por los reglamentos particulares de cada prueba, siempre en concordancia las normas aquí establecidas.

**Artículo 1.3.-** La ignorancia de las disposiciones del presente reglamento, no excusa su incumplimiento, asimismo, no puede alegarse de su uso, costumbre o práctica en contrario.

La solución de controversias derivadas de situaciones que no estén expresamente reguladas en el presente reglamento, se hará a criterio de la Comisión Nacional de Enduro.

**Artículo 1.4.-** En la práctica de motociclismo Enduro prevalecerá el interés colectivo sobre el particular, de tal modo que los organizadores de competencias, pilotos y jueces, deberán establecer normas para cada caso, tendientes al cumplimiento del presente artículo.

**Artículo 1.5.-** Los Reglamentos Particulares de todas las Competiciones puntuables para estos Campeonatos deberán ser enviados con antelación a su fecha de celebración, para su reglamentaria aprobación por la Comisión Nacional de Enduro.

### CAPITULO II DE LOS ORGANISMOS

**Artículo 2.1.-** Son autoridades y organismos deportivos:

- a) La Federación Motociclista Venezolana (F.M.V.),
- b) La Comisión Nacional de Enduro (C.N.E.), adscrita a la F.M.V.
- c) Las Asociaciones Regionales
- d) Los respectivos Moto clubes a los cuales están afiliados los pilotos, adscritos a la C.N.E.

**Artículo 2.2.-** La Federación Motociclista Venezolana (F.M.V.) a través de su órgano ejecutivo, la Comisión Nacional de Enduro (C.N.E.) es la máxima autoridad en materia de motociclismo Enduro en la República Bolivariana de Venezuela.

Las autoridades de la Comisión Nacional de Enduro permanecerán en sus funciones un período de un (1) año calendario, pudiendo ser extendida la duración de sus cargos.

El presidente de la Comisión Nacional de Enduro, según el Código Deportivo, será nombrado por la Junta Directiva de la Federación Motociclista Venezolana y este designará a los demás integrantes de esta comisión, quienes deberán ser ratificados por la Junta Directiva de la F.M.V.

**Artículo 2.3.-** La Comisión Nacional de Enduro estará integrada por:

- a) un (1) Presidente, que será designado por la Federación Motociclista Venezolana;
- b) un (1) Vicepresidente;
- c) un (1) Tesorero;
- d) un (1) Secretario;



- e) un (1) Comité de Reclamos;
- f) un (1) Director Técnico (Homologador);
- g) un (1) Director de Cronometraje;
- h) un (1) Oficial de Medio Ambiente;
- i) Comisarios Deportivos;
- j) Un representante de los Pilotos, elegidos por estos. Este representante tendrá voz y voto en las reuniones y decisiones de la CNE

**Artículo 2.4.-** Las principales funciones de la Comisión Nacional de Enduro son:

- a) Promover el desarrollo del motociclismo Enduro en el país.
- b) Organizar anualmente el Campeonato Nacional de Enduro.
- c) Seleccionar los pilotos que se propondrán a la F.M.V. para representar al país en competencias internacionales de Enduro.
- d) Regular la organización y cronograma de los eventos regionales, estatales y de invitación tanto nacionales como internacionales.
- e) Vigilar el cumplimiento del presente Reglamento en cada uno de los eventos, así como hacer las modificaciones o adiciones que se juzguen necesarias o convenientes.
- f) Designar colaboradores con atribuciones definidas para el mejor desempeño de sus funciones.
- g) Revisar todos los aspectos de organización, desarrollo y resultados de cada competencia de Enduro, nombrando para tal fin un Director de Carrera, Comisario Federal, Oficial de Medio Ambiente, Oficial de cronometraje y uno o más Comisarios deportivos.
- h) Recibir las apelaciones presentadas por aquellos pilotos a los que el respectivo Director de Carrera imponga sanciones, y remitirlas oportunamente para su decisión por parte del Comité de Reclamos y/o del Consejo de Honor según se aplique.
- i) Presentar a la Federación Motociclista Venezolana los resultados finales del Campeonato Nacional de Enduro para la premiación y reconocimiento de los competidores, equipos y moto clubes que se hagan acreedores a ellos.
- j) Publicar oportunamente los resultados oficiales de las competencias que se realicen. .
- k) Llevar un archivo y secuencia histórica completa de las actividades de Enduro en el país.
- l) Conocer de oficio cualquier situación que considere pueda afectar algún aspecto relacionado con la correcta y segura práctica de motociclismo Enduro.
- m) Velar por la seguridad e integridad física de los pilotos, acompañantes, espectadores y público en general.

- n) Proteger el medio ambiente.
- o) Mantener y supervisar la pagina web oficial de la CNE.
- p) El Comisario Federal será designado por la Junta Directiva de la FMV

### CAPITULO III

#### DEFINICIONES

**Artículo 3.1.- ENDURO.-** Se denomina ENDURO aquellas competencias que se desarrollan sobre recorridos de varios tipos, abiertos al tránsito, con rutas y tiempo prefijados. No es por tanto una prueba de velocidad, sino de resistencia, habilidad y regularidad. A excepción de las pruebas especiales (que se efectuarán sobre recorridos cerrados al tránsito automotor) se respetarán en cualquier momento las leyes del tránsito terrestre, bajo pena de descalificación.

**Artículo 3.1.1.- Recorrido.-** El recorrido de Enduro deberá ser practicable en cualquier condición atmosférica por una moto debidamente equipada. El mismo será por caminos ya abiertos al tránsito, se prohíbe ir a campo traviesa y salirse de la ruta enmarcada. La señalización deberá ser lo más evidente que las circunstancias permitan y se colocarán señales de advertencia en los lugares de peligro. Las reglamentaciones de tránsito serán aquellas que dicte la ley, y será responsabilidad de cada piloto la correcta preparación física y mecánica para estos eventos.

**Artículo 3.1.2.- Etapas.-** Las competencias de Enduro deberán contar, dentro de lo posible, con cinco etapas en su recorrido:

- Dos (2) limitadas (Controles Horarios),
- Una (1) Prueba Especial tipo motocross (Cross Test)
- Una (1) Prueba Especial de enduro (Enduro Test )
- Una (1) Prueba Especial Extrema (Extreme Test)

Se recomienda que la realización de la prueba especial extrema sea para las categorías de pilotos expertos, quedando a criterio del Director de Carrera la participación de los pilotos intermedios y novatos; si el organizador y la C.N.E así lo decidiera esta prueba especial será de exhibición o una prueba cronometrada.

Se debe tratar que todas las pruebas especiales, tengan el inicio y final en un perímetro de 20 metros.

**Artículo 3.1.3.-** En caso de que algún organizador quisiera establecer otro tipo de etapa no contemplada en este reglamento, deberá presentar a la C.N.E. por escrito el mecanismo de la misma, para que pueda ser aprobada para cada caso individual.

**Artículo 3.2.- Hora Oficial.-** Será la indicada por el reloj oficial colocado en lugar visible en el punto de partida de cada competencia, y la cual será igualmente sincronizada en cada uno de los relojes distribuidos a organizadores y jueces oficiales de la competencia. Esta hora no podrá ser modificada durante la competencia. Es responsabilidad de cada piloto participante la sincronización de su reloj con la hora oficial de cada competencia. En caso que algún reloj de una



mesa de control difiera del reloj de un piloto, se tomará como válido el reloj instalado en la mesa de control.

**Artículo 3.3.- Controles Horarios (C.H.).-** Son puntos de registro y control de cada etapa a ser recorrido en un tiempo preestablecido, denominado *hora de paso*.

**Artículo 3.3.1.- Rutometro.-** Consiste en una tabla numérica en donde se indicarán las distintas etapas y los tiempos establecidos para cada una de ellas, para cada una de las categorías.

**Artículo 3.4.- Controles de Paso (CP).-** A lo largo del recorrido de una competencia podrán instalarse uno o más CP, que podrán estar indicados en el rutometro no, para verificar que los pilotos recorran en su totalidad el circuito preestablecido. Las formas de anotación del CP pueden ser de dos tipos: (I) mediante imposición de sellos o marcaje de perforación en la tarjeta de control (TC) y anotación en la correspondiente planilla cronológica de los jueces, o (II) solamente anotación en el cronológico de los jueces. Los pilotos deberán detenerse oportunamente en todos los CP para que sea registrado su paso. El piloto que al finalizar la competencia no tenga registrados todos los sellos o no aparezca en todos los cronológicos estará automáticamente descalificado. Los CP estarán debidamente señalados con una bandera o marca AZUL 20 metros antes del control.

**Artículo 3.5.- Tarjeta de Control (TC).-** Antes de la salida, a cada piloto le será entregada una TC que deberá ser presentada a los jueces en cada C.H. Es responsabilidad del piloto la conservación la TC y verificar que los jueces anoten los tiempos correctos en los lugares correctos, ya que es el único documento válido para eventuales reclamos. La TC deberá ser entregada al juez de llegada completa, con todas las anotaciones de los C.H., sin enmiendas ni tachaduras. Los pilotos que falsifiquen cualquiera de estas anotaciones serán descalificados por el Director de Carrera y posteriormente sancionados por el Comité de Reclamos, respecto a futuras competencias. Los pilotos que accidentalmente perdieran su tarjeta deberán pedir una nueva a los jueces en el C.H. donde se detecte la falta. En caso de discrepancia entre las marcaciones hechas en el libro de CH y la tarjeta de control, se decidirá en reunión del Comité de Reclamos. El piloto que no entregue su tarjeta de tiempos en el último CH será descalificado.

**Artículo 3.6.- Pruebas especiales (PE).-** Son pruebas de velocidad en circuitos cerrados que forman parte de cada competencia. El mínimo de pruebas especiales en una competencia será de dos, denominadas "Cross Test (CT)", "Enduro Test (ET)" y "Extreme Test (XT)". El lugar y trazado de estas pruebas será definido conjuntamente por el Organizador de la Carrera y el Director Técnico, en la tarde del día anterior a la carrera y serán informados públicamente en la Reunión de Pilotos.

Las Pruebas Especiales deberán tener un recorrido adecuado y estar especialmente demarcadas. El recorrido debe ser elegido de tal manera que la velocidad media no supere los 50 Km. /h., ni imponga riesgos al piloto que no guarden proporción con la velocidad sugerida. Están prohibidos los entrenamientos en el recorrido preparado para estas pruebas.

**Artículo 3.7.- Tiempo Mínimo de Competencia.** Se recomienda que cada vuelta de la carrera tenga una duración mínima de 90 minutos, la Prueba Especial denominada Cross Test tenga una duración mínima de 3 minutos y que la Prueba Especial denominada Enduro Test dure al menos 4 minutos, basado en los tiempos de la categoría PRO). Así mismo la prueba especial denominada Extreme Test debe durar al menos 2 minutos.

**Artículo 3.8.- Parque Cerrado.-** En cada competencia se reservará un predio para el parque cerrado, cuya ubicación será debidamente informada en cada carrera. El PC deberá estar

delimitado y cerrado al ingreso de personas no autorizadas. La entrada y salida deberán estar claramente señalizadas. Los jueces encargados de PC estarán debidamente identificados. En el parque cerrado se registrarán y permanecerán las motocicletas hasta el momento de su partida.

**Artículo 3.9.1- Área de Salida.-** Es el área entre el PC y la línea de largada, no está permitido ningún tipo de trabajo a la moto ni encenderla antes que se dé la señal de salida. La penalidad por encender la motocicleta es de 60 puntos y el hacer reparaciones es la descalificación, en esta área pueden estar solamente los pilotos y los jueces encargados de las operaciones de salida.

**Artículo 3.9.2 – Parque de trabajo.-** Es el área que está justo entre el parque cerrado y la línea de largada en las fechas de dos días, allí los pilotos podrán hacer reparaciones a sus motocicletas en los diez minutos anteriores a su hora de partida; en el parque de trabajo está prohibido encender la motocicleta bajo pena de ser penalizados con 60 puntos. En esta zona o en el CH0 deberá estar colocado un extintor de fuego. Se recomienda que en cada sitio donde exista una planta eléctrica se coloque también un extintor.

**Artículo 3.10.1- Área de Pits.-** Es el área marcada entre las banderas blancas y amarillas en el punto de partida de la competencia para el descanso de los pilotos, reparación y abastecimiento de las motocicletas. El estacionamiento del área de pits preverá cómo máximo un vehículo por piloto participante, y es el lugar en donde se podrá hacer recarga de combustible, siempre que la moto se encuentre sobre la carpeta ecológica. Solamente se podrá cargar gasolina en el área de los pits y en los CH debidamente señalizados, entre las banderas blancas y amarillas; esta prohibido el abastecimiento en estaciones de servicios ubicadas en el recorrido; en caso de hacerlo, el piloto será descalificado. El reabastecimiento de gasolina deberá ser con el motor apagado y sobre la alfombra ecológica.

**Artículo 3.10.2-** Queda terminantemente prohibido el consumo de bebidas alcohólicas, sustancias psicotrópicas, estupefacientes y el porte de armas en el área de pits. Esta regla alcanza a pilotos y acompañantes y, el no cumplimiento de la misma, significará una severa sanción al piloto.

**Artículo 3.10.3 Artículo 3.11.- Código de Transito Terrestre.-** Los pilotos deberán cumplir y respetar el Código de Transito Terrestre en vigor, en los pasos por carreteras y en las localidades atravesadas durante la competición. Todo piloto que sea reconocido culpable de alguna infracción al Código, será excluido de la competencia y responsable de las sanciones que las autoridades competentes le impongan, así como de los daños que causare a bienes o personas. Será de obligatoriedad del piloto portar la documentación del vehículo, licencia de conducir vigente, certificado médico, cedula de identidad y demás documentos requeridos por la ley de tránsito terrestre.

**Artículo 3.10.4.-** Queda terminantemente prohibido el fumar en las zonas de Parque Cerrado, Parque de trabajo, área de pits y controles horarios entre la banderas blanca y amarillas.

**Artículo 3.12.- Admisión.-** Podrán participar en las competencias de ENDURO todos los pilotos debidamente inscritos en la F.M.V. con licencia ENDURO valida para el año en curso. Los pilotos deberán además, pertenecer a algún Moto club inscrito en una Asociación Motociclista reconocida por la F.M.V y el I.N.D.; se aceptarán pilotos que no estén federados únicamente en el caso de que corran una sola válida y siempre y cuando firmen un contrato en donde eximan a la F.M.V, a la C.N.E. y los organizadores de la competencia de cualquier responsabilidad.

**Artículo 3.13 – Orden de Salida.-** Para la 1ra. Válida de cada año, el orden de salida se dará según la clasificación del año anterior por cada categoría; en las siguientes válidas se tomará como orden de salida el “scratch” de cada una de las categorías de la última válida realizada. La



composición de la parrilla de salida será a discreción del Director de Carrera, previa homologación por parte de la C.N.E.

#### **CAPITULO IV DESARROLLO, FUNCIONAMIENTO Y CONTROL**

**Artículo 4.- Inscripción.-** La solicitud de inscripción de los pilotos a una competencia deberá ser realizada por el moto club correspondiente en persona, o mediante correo electrónico o fax, por lo menos cinco días antes de la fecha de la competencia y estos responderán por el pago de sus afiliados. Los pilotos que por cualquier causa no pudieran hacerlo en este lapso, tendrán un recargo del 100% sobre el valor de inscripción y deberán partir en el orden que decida la C.N.E, sin afectar la salida de los demás pilotos.

**Artículo 4.1.-** La C.N.E. podrá solicitar un examen médico a cualquiera de los pilotos en la oportunidad que estime conveniente. Si de dicho examen se deduce que existe riesgo para la salud del piloto, el Director de Carrera podrá prohibir su participación en la prueba.

**Artículo 4.1.1.-** El cierre de inscripciones para cada competencia se realizará según el cronograma dado por la Organización.

**Artículo 4.1.2.-** Los moto clubes deberán presentar los recibos de pago de inscripción de todos sus pilotos inscritos para cada competencia.

**Artículo 4.1.3.-** Los menores de edad titulares de licencia de conducir motocicletas, serán admitidos previa presentación de autorización debidamente firmada por sus representantes legales.

**Artículo 4.2 – Responsabilidades.-** La F.M.V. la C.N.E o los organizadores no son responsables por lesiones o incluso muerte que puedan sufrir los pilotos durante las competencias, así como los daños o perjuicios que puedan sufrir durante las competencias las motos propias o de terceros, participantes o no, y los que ocasionaren a terceras personas o bienes de cualquier naturaleza, ni por violaciones o faltas a las leyes vigentes en la República Bolivariana de Venezuela. Los competidores se abstendrán asimismo de cualquier maniobra desleal con respecto a los demás participantes, mantendrán un alto espíritu deportivo, el máximo sentido común y respeto hacia las propiedades ajenas y a la naturaleza.

**Artículo 4.3.- Dirección de Carrera.- El Director de Carrera (DC)** será la autoridad responsable por el desarrollo de la competencia. En cualquier momento podrá convocar reuniones informativas para comunicar aquellos aspectos de la competencia que considere necesarios. **El Comisario Federal (CF)** será la autoridad máxima en materia disciplinaria y de seguridad, y actuará conjuntamente con el Director de Carrera si esto fuera necesario.

**Artículo 4.4.- Jueces de Pista.-** Será responsabilidad de cada organizador el nombramiento de dos personas como mínimo, que fungirán como jueces de pista, quienes actuarán bajo la autoridad del DC.

**Artículo 4.4.1.-** Los jueces de pista estarán identificados con chaleco naranja y deberán estar circulando en la pista, siendo obligatorio la fiscalización en las PE, verificando el cabal cumplimiento del trazado. Los pilotos deberán observar el debido respeto y consideración para con todos los jueces. Las faltas a la moral, de hecho o de palabra hacia los jueces serán causales de penalización o descalificación del evento según lo disponga el DC.





## REGLAMENTO NACIONAL DE ENDURO



**Artículo 4.4.2.- Jueces de Control.-** Serán los responsables de registrar los tiempos de los competidores en los distintos puntos de control.

**Artículo 4.4.3.-** La designación de estos jueces deberá ser notificado por escrito a la CNE, a través del Director de Carrera, antes del inicio del evento, a su vez los jueces de los cuales disponga la CNE deberán ser informados a los organizadores para que los nombres de estos estén publicados en el control de salida y a la vista de todos.

**Artículo 4.5.- Reunión de Pilotos.-** En el horario establecido se realizará la reunión de pilotos, que es de carácter obligatorio, y en donde se darán directivas de la competencia.

**Artículo 4.6.- Salida.-** La salida será dada con el motor apagado, en intervalos de minutos enteros. No está permitida la largada de más de tres pilotos por minuto. En el mismo minuto de la señal de salida, el piloto encenderá el motor y deberá recorrer una distancia mínima de 20 metros. Utilizando solo la potencia del motor.

Todas las motocicletas deben ser puestas en marcha por el arranque de patada u otro dispositivo de arranque, mecánico o eléctrico propio de la motocicleta. No está permitida la rotación de ninguna rueda de tracción con el objeto de encender el motor.

Si el motor se detuviera antes de que la motocicleta hubiera cruzado la distancia mínima de 20 metros., el piloto tiene que volverlo a encender y recorrer esta distancia dentro del mismo minuto de la señal de partida, para no ser penalizado.

El piloto que no supere la distancia mínima de 20 Metros dentro del minuto de su horario de partida de salida, será penalizado con 10 puntos.

**Artículo 4.7.- Disposiciones en los Controles Horarios.-** En los Controles Horarios (CH) se ubicarán los jueces designados para realizar las anotaciones y cuidar el fiel cumplimiento de cada una de las etapas señaladas en este reglamento. Los registros de paso de los pilotos deberán hacerse por duplicado.

Estos controles deberán ser fácilmente identificables y contar todos con relojes digitales que marquen hora, minutos y segundos; estos deberán estar sincronizados *con la Hora Oficial de la Competencia*.

Los Controles Horarios estarán ubicados:

- a) A la salida.
- b) A la llegada.
- c) En sitios intermedios elegidos por los organizadores. Su ubicación y el tiempo asignado para recorrer la distancia entre estos puntos estarán indicados en el Rutómetro.

Los CH se señalarán con marcas (cintas, banderas o conos) el lugar por el cual deben circular los pilotos, asegurándose así que su paso sea registrado.

Se demarcará un área de espera con al menos una marca BLANCA colocada a una distancia máxima aproximada de 200 metros de la línea del CH y al menos una marca AMARILLA puesta a una distancia máxima aproximada de 5 metros antes de cada C.H. Los pilotos podrán esperar su hora de paso entre la marca blanca y la marca amarilla (Bandera, Cono o Cinta). Al cruzar la línea imaginaria, perpendicular al recorrido y demarcada por la marca, cono o bandera amarilla se le registrará la hora al piloto y éstos deberán continuar sin detenerse hasta la mesa del Control Horario donde entregarán sus tarjetas de tiempos para el registro del mismo.

**Artículo 4.7.1.-** Es responsabilidad única de cada piloto chequear que los jueces le anoten el horario de paso correcto en su tarjeta de tiempos.





**Artículo 4.7.2.-** Todos los controles se instalarán como mínimo 10 minutos antes de la hora prevista del paso del primer competidor. Si no estuviera instalado algún control a la llegada del primer piloto de una categoría, éste será neutralizado hasta tanto se puedan registrar el paso de todos los pilotos de dicha categoría.

**Artículo 4.8.-** Los controles deberán cerrar como mínimo 15 minutos después de la hora prevista de paso del último competidor.

**Artículo 4.9.-** Un reloj sincronizado con el aparato de cronometraje del puesto de control, que sólo puede ser considerado como informativo, estará colocado junto a la mesa de cada Control Horario. Cuando cualquier parte de una motocicleta alcance la línea imaginaria delimitada por la marca Amarilla (Bandera, Cono o Cinta), el Juez marcará la hora de entrada en el Control Horario. El piloto, después de esto, deberá presentar inmediatamente su Tarjeta de Tiempos en la mesa de control. Cuando un piloto tenga que dirigirse a la mesa de control antes de que se cumpla su horario ideal, éste deberá comunicarlo verbalmente y anticipadamente al Juez y esperar la autorización correspondiente, en cuyo caso, el piloto deberá dejar su motocicleta detrás de la línea imaginaria delimitada por la marca Amarilla y dirigirse a pie a la mesa de control. Los jueces deberán tener en cada Control Horario una planilla donde registrarán por orden cronológico los números de los pilotos que pasen, así como sus tiempos en horas y minutos.

**Artículo 4.9.1.-** Los pilotos que atraviesen la línea imaginaria delimitada por la marca Amarilla anticipadamente a su minuto y al darse cuenta de su error, se devuelvan o se paren entre la bandera amarilla y la mesa del CH serán penalizados con sesenta (60) puntos adicionales a los que adelantaron.

**Artículo 4.9.2.-** Con el fin de automatizar y agilizar los resultados de carrera, se colocara entre las banderas amarillas y la mesa de cada CH, una alfombra de lona con una antena para captar el paso de los transponders y enviar hacia el computador la hora exacta en que el piloto cruza por esta zona. Los Pilotos deberán pasar con cuidado para no dañarla (no frenar ni acelerar sobre la misma). La penalización por no cumplir esto puede ir desde 60 segundos hasta la descalificación.

**Artículo 4.10.-** Cada sección entre los Controles Horarios constituye una prueba en si. Los pilotos que no cumplan con los tiempos previstos entre un Control Horario y el siguiente, serán penalizados con sesenta (60) puntos por minuto, por adelanto o atraso de acuerdo con lo marcado por el juez en su tarjeta de tiempo.

**Artículo 4.11.-** Cualquier piloto puede pasar el Control Horario final ("Llegada") antes de la hora prevista sin penalización.

**Artículo 4.12.-** El piloto que se atrase o adelante a sus horas ideales de paso, deberá modificar y ajustar sus tiempos restantes de acuerdo con los ejemplos que se acompañan:

Por cada minuto de anticipo o retraso a los C.H. se penalizará con un minuto.



El detenerse entre la marca AMARILLA y la mesa del C.H. será penalizado con 1 minuto adicional. La toma del tiempo los C.H. será efectuada al minuto entero.

## REGLAMENTO NACIONAL DE ENDURO



Ejemplo: 10.45.59      Se anotará 10.45  
                  10.46.01      Se anotará

Los retrasos o anticipos en un C.H. no influirán en el siguiente, es decir, que No son acumulativos y cada sector entre dos C.H. es una prueba separada que se mide por su duración neta

Ejemplo de cálculo de las penalizaciones a los C.H.

C.H.	Tiempo Horario recorrido teórico	Horario real	Puntos	Notes
1	60' 8.00	8.03	180	En retraso - penaliza
2	60' 9.03	9.03	0	En horario - no penaliza
3	60' 10.03	10.00	180	En anticipación -
4	60' 11.00	11.05	300	En retraso - penaliza
5	60' 12.05	12.05	0	En horario- no penaliza
6	13.00	12.55	0	Llegada - no penaliza

El anticipo al último C.H. del día no es penalizado.

**Artículo 4.13.-** Los pilotos están obligados a detenerse en todos los Controles Horarios y de Paso y entregar su tarjeta al Juez para su registro. Cualquier piloto que omita un Control Horario o un Control de Paso será excluido.

**Artículo 4.14.- *Tiempos Especiales de Lluvia.***- El Director de Carrera deberá decidir con por lo menos diez (10) minutos antes del inicio de la competencia si la carrera se desarrollará bajo los tiempos especiales de lluvia. Una vez informados a los pilotos los tiempos de la carrera, éstos no podrán cambiarse por ningún motivo.

**Artículo 4.15.- *Disposiciones en las Pruebas Especiales.***- En las Pruebas Especiales los pilotos deberán partir individualmente con el motor encendido, la moto detenida frente al juez de salida y una diferencia de tiempo de alrededor de quince (15) segundos entre ellos. A tales efectos, los jueces darán prioridad a los pilotos de las categorías superiores. Los puntos de Inicio de Prueba Especial y Fin Prueba Especial deberán estar perfectamente señalizados. El piloto debe cruzar la línea de llegada y continuar sin detenerse hasta 20 metros después de la misma. La penalización por detenerse antes de los 20 metros será de 60 puntos.

**Artículo 4.15.1.- *Prueba Especial en Circuito Cerrado (Cross Test).***- Esta etapa se aconseja tenga una duración mínima de tres (3) minutos y se recorrerá de un punto identificado como "*Inicio Cross Test*", en el cual el piloto deberá detenerse totalmente, para esperar a que el juez de salida le indique el momento de arrancar, hasta un punto identificado como "*Final Cross Test*", que deberá cruzar sin detenerse. En esta prueba se le permitirá a los pilotos hacer un recorrido previo a pie con el objeto de realizar un reconocimiento del mismo. El cronometraje de esta prueba deberá ser registrada con cronómetros por lo menos con fracciones de segundo 1/10 ó 1/100. De ser posible también deberán tenerse sensores de registro electrónico con precisión de milésimas de segundo. Queda expresamente prohibido hacer el recorrido con cualquier tipo de vehículo en cualquier parte del recorrido y las pruebas especiales

**Artículo 4.15.2.- Prueba Especial de Enduro (Enduro Test).**- Esta etapa se aconseja tenga una duración mínima de cuatro (4) minutos y se recorrerá de un punto identificado como “Inicio Enduro Test”, en el cual el piloto deberá detenerse totalmente, para esperar a que el juez de salida le indique el momento de arrancar, hasta un punto identificado como “Final Enduro Test”, que deberá cruzar sin detenerse. Los Enduro Test no serán cronometrados en la primera vuelta para que todos los pilotos puedan reconocer el recorrido. El cronometraje de esta prueba deberá ser registrada con cronómetros con fracciones por lo menos de segundo 1/10 ó 1/100. De ser posible también deberán tener sensores de registro electrónico con precisión de milésimas de segundo. En esta prueba también queda prohibido hacer el recorrido con cualquier tipo de vehículo.

**Artículo 4.15.3.- Prueba especial extrema (Extreme test).** Esta etapa se aconseja tenga una duración mínima de dos (2) minutos y se recorrerá desde un punto identificado como “Inicio Prueba Extrema” en el cual el piloto deberá detenerse totalmente, para esperar a que el juez le indique el momento de arrancar, hasta el punto identificado como “Final Prueba Extrema” que deberá cruzar sin detenerse. Estas pruebas están concebidas con el criterio de dificultad extrema por lo tanto el Director de Carrera determinará su validez para todas las categorías o solo para las categorías superiores. En esta prueba se le permitirá a los pilotos hacer un recorrido previo a pie con el objeto de realizar un reconocimiento del mismo. El cronometraje de esta prueba deberá ser registrado con cronómetros con fracciones por lo menos de segundo 1/10 ó 1/100. De ser posible también deberán tener sensores de registro electrónico con precisión de milésimas de segundo.

**Artículo 4.15.4.- Cintas de protección final Pruebas Especiales.** Con el objetivo de preservar la seguridad de los jueces, se colocarán cintas de protección al final de cada prueba especial que no podrán ser traspasadas por los pilotos bajo pena de descalificación.

**Artículo 4.15.5.- Daño de equipos de cronometraje.** Todo aquel piloto que dañe algún equipo de cronometraje de la CNE, deberá reponerlo o pagar su equivalente en dinero para su reposición.

**Artículo 4.16.- Entrenamiento del Recorrido de Carrera.**- Queda prohibido el entrenamiento en cualquier parte del recorrido de la carrera los treinta días anteriores a la competencia. Al piloto que se le encuentre practicando será descalificado, igualmente queda expresamente prohibido hacer el recorrido con cualquier tipo de vehículo en cualquier tramo del recorrido y de las pruebas especiales.

**Artículo 4.17.- Tiempo Máximo.**- El piloto que en cualquier momento durante el desarrollo de la competencia haya alcanzado un retraso de más 15 minutos con respecto a su horario teórico de carrera se considerará fuera de carrera y deberá retirarse del recorrido. El Director de Carrera podrá ampliar este tiempo a su juicio, si se justificara por causas climatológicas u otras. Las ampliaciones serán en múltiplos de 15 minutos.

**Artículo 4.18.- Ayuda a un Piloto Herido.**- Si algún piloto sufriera un accidente que amerite ayuda, el primer piloto que llegue estará en obligación de detenerse y, en caso de ser posible, llevarlo al Control Horario más cercano para que le sea prestada asistencia médica.

**Artículo 4.18.1.- Reclamo para Autorización de Tiempo Especial.**-

Si un piloto puede demostrar que se retrasó como consecuencia de haber prestado primeros auxilios a un piloto herido, la Comisión de Reclamos podrá eliminarle la penalización para ese Control Horario o asignarle la penalización del promedio de los mejores cinco (5) pilotos de su categoría, en el caso que terminen menos de cinco pilotos en la categoría o varios pilotos se vean



## REGLAMENTO NACIONAL DE ENDURO



involucrados en esta situación y los que terminen la carrera sin haber prestado ayuda sean menos de cinco pilotos, se tomara el promedio de los pilotos que terminaron o los que terminaron sin involucrarse en la ayuda. Alegar una demora causada por otro piloto no puede ser aceptado como una circunstancia anormal.

**Artículo 4.19.- Abandono del recorrido oficial.-** El recorrido oficial no deberá ser abandonado por ningún motivo. Este será informado en la reunión de pilotos. De cometer errores en el recorrido estos no pueden ser usados como justificación para eventuales retrasos en los Controles Horarios o para no efectuar algún Control de Paso. Está prohibido salirse del recorrido oficial, cortar cualquier zona del mismo y transitar en sentido contrario bajo pena de descalificación. Cualquier caso de excepción será evaluado por el Director de Carrera.

**Artículo 4.19.1.-** La distancia autorizada para alejarse del recorrido oficial es de 5 metros. Para cada lado del sendero, a menos que el circuito esté encintado de ambos lados, y en este caso se tendrá que circular por adentro de la marcación.

**Artículo 4.20.- Abandono.-** Cualquier piloto que en el transcurso de la competencia tenga que ausentarse de ésta y abandonar el recorrido, deberá informar de su retiro en el punto de control más cercano o a la llegada de la competencia, para que los organizadores no lo den por perdido. El incumplimiento de esta última norma será penalizado con 5 U.T. El piloto que se haya retirado de la competencia, no debe continuar el recorrido en compañía de, ni próximo a cualquier otro piloto. Si esta norma es infringida, el piloto puede ser suspendido y cualquier piloto que se deje acompañar será descalificado (o aplicarse otra penalidad prevista en el Código Disciplinario).

**Artículo 4.21.- Fuerza Motriz Externa.-** Durante la competencia, la motocicleta deberá desplazarse solamente con la fuerza de su motor, del piloto o de causas naturales, bajo pena de descalificación.

**Artículo 4.22.- Ayuda Externa.-** Toda forma de ayuda externa esta prohibida a excepción de la permitida en el artículo siguiente. Por ayuda externa se entiende aquella acción que lleve a una persona no expresamente autorizada en contacto material con una motocicleta en competencia. La penalización para esta infracción es la descalificación.

Los pilotos y oficiales de carrera son personal autorizado para proporcionar ayuda en el caso de que este comprometida la seguridad del (los) pilotos y/o el desarrollo de la competencia.

**Artículo 4.23.- Ayuda Permitida.-**

A) Reabastecimiento de combustible, aceites y líquidos refrigerantes con la correspondiente abertura y cierre de tapas, llenado y descarga de líquidos, cambio de filtro de aceite, inflado de neumáticos y chequeo de presión. Limpieza de placas portanúmeros y calcomanías publicitarias.

**Artículo 4.24.- Cambio de Piloto, Motocicleta y Partes.-** Queda expresamente prohibido el cambio de piloto y de motocicleta durante la competencia bajo pena de descalificación y sucesiva sanción de parte de la CNE.

Se podrán sustituir todas las partes de la motocicleta a excepción de:

1) CHASSIS



2) MOTOR

3) RUEDAS (manzanas, rines y/o cauchos con la excepción de las competencias de dos días en las que el piloto podrá cambiar el caucho al finalizar el primer día únicamente en el área de trabajo y sin ayuda externa).

El piloto podrá recibir partes y repuestos únicamente en los C.H. entre las marcas BLANCAS y AMARILLAS pero solamente el piloto podrá efectuar las reparaciones, exceptuando aquellos CH que se indicaran en la reunión de pilotos como controles con asistencia, bajo pena de descalificación.

**Artículo 4.25.- Sectores impracticables.-** Si durante el desarrollo de la competencia el Director de Carrera constatará que un sector se ha vuelto impracticable o practicable solamente con ayuda externa se deberá eliminar todo el sector hasta el C.H. sucesivo y no se considerarán las penalizaciones reportadas por los pilotos en dicho C.H.

No podrá declararse impracticable para una categoría un sector que haya sido superado por dos pilotos pertenecientes a la misma categoría, a menos que se deba a razones de fuerza mayor distintas a las destrezas y habilidades de los pilotos.

**Artículo 4.26.- Detención Anticipada de la Competencia.-** Si el Director de Carrera detuviera la competencia prematuramente esta no podrá ser reanudada. En este caso, la competencia sólo será válida para aquellas categorías en las que la mitad (50%) de los pilotos que partieron hayan superado la mitad de la misma. Para el caso en que la carrera fuera detenida antes de que la mitad (50%) de los pilotos hayan recorrido el 50% del recorrido, la decisión sobre su validez será delegada a consulta entre el Director de Carrera y el Comisario Federal.

**Artículo 4.26.1.-Neutralización por tiempo limitado.-**En el caso de presentarse problemas momentáneos durante el evento que requieran de tiempo para solventarlos y permitir la continuación de la competencia, el Director de Carrera puede disponer de una neutralización del tiempo, normalmente una hora, que será comunicado debidamente a los pilotos, después del cual reanudará la competencia.

**Artículo 4.27.- Disposiciones en el parque cerrado.-** Los pilotos entregarán las motocicletas en el P.C. a más tardar 30 minutos antes de la salida del primer piloto. A los 5 minutos antes de su horario de salida los pilotos podrán entrar al P.C. con la sola finalidad de retirar su motocicleta y llevarla empujada hasta la línea de largada.

El ingreso al P.C. fuera de horario está prohibido. Solamente los organizadores y los jueces encargados están autorizados a entrar. Los pilotos pueden únicamente depositar o retirar sus motocicletas.

Cuando la Competencia Nacional se incluya en el marco de un Campeonato Latinoamericano, se respetará la normativa de dicho campeonato en el caso del ingreso a Parque Cerrado así como del parque de trabajo aunque no esté reflejado en este reglamento.

**Artículo 4.27.1.-** El ingreso de la motocicleta al parque cerrado deberá hacerse con el motor apagado. El control de parque cerrado deberá hacer las revisiones siguientes:

- a) Que el piloto lleve el equipo reglamentario personal.
- b) Revisar que el casco sea de buena calidad y homologado según las normas internacionales.
- c) Luces delantera y trasera en funcionamiento.
- d) Números oficiales entregados por la CNE legibles, en los costados y frente de la motocicleta.



## REGLAMENTO NACIONAL DE ENDURO



e) Silenciador en buen estado. (revisión visual)

f).- Soporte metálico para la motocicleta específicamente fabricado para tal fin.

g).- Al ingreso al Parque Cerrado, los oficiales, marcarán el chasis, ruedas, motor y silenciador de cada una de las motocicletas o verificarán si ya han sido marcadas.

h) – “Transponder” homologado por la FMV con carga de su batería completa colocado en la parte superior del bastón derecho de la moto. Todo este punto es obligatorio para ingresar a Parque Cerrado.

**Artículo 4.27.2.**-El piloto no podrá realizar labor alguna dentro del parque cerrado y deberá abandonarlo una vez que ingrese su motocicleta.

**Artículo 4.27.3.**-En el P.C. está prohibido, so pena la descalificación:

- Tener contacto material con motocicletas ajenas;
- Efectuar trabajos a la propia motocicleta;
- Fumar.

**Artículo 4.27.4.**-En el P.C. las motocicletas no pueden ser total ni parcialmente cubiertas.

**Artículo 4.27.5.**-La entrada de la motocicleta al parque cerrado se puede realizar solo una vez durante la competencia.

**Artículo 4.27.6.**- Una vez cerrado el Parque Cerrado, los competidores podrán ingresar las motos con una penalización de 60 puntos por cada minuto de tardanza.

**Artículo 4.27.7.**- A la salida del Parque Cerrado, el juez deberá hacer las revisiones siguientes:

- a) Que el piloto lleve el equipo reglamentario personal.
- b) Revisar que el casco esté amarrado y sea de buena calidad y homologado según las normas internacionales. El pelo largo, de pilotos femeninos o masculinos, no debe salir del casco. El pelo largo tiene que estar completamente contenido dentro del casco.





- c) Revisar que el transponder tenga cargada su batería.
- d) Están prohibidas cámaras fotográficas, de video, o cualquier otro dispositivo adicional en los cascos incluidas fijaciones.

No se dará ingreso al "Área de Salida" a ningún piloto que no cumpla con los puntos anteriores.

**Artículo 4.28.-** No puede prestarse ningún tipo de ayuda en el **Área de Salida**.

Es responsabilidad del piloto conocer el tiempo transcurrido en el área de salida y llegar a la largada en su minuto ideal de salida para arrancar su motocicleta.

**Artículo 4.29.- Comportamiento en el Área de Pits.-** Antes, durante y después de finalizada la competencia, los pilotos deberán cuidar su comportamiento en el Área de Pits y no deberán circular con sus motocicletas a una velocidad mayor a 15 Km. /h. Está terminantemente prohibido hacer caballitos y maniobras riesgosas. El piloto será responsable de su motocicleta y de la conducta de quien la conduzca. Si el piloto está fuera de carrera la penalización será 5 UT.

**Artículo 4.30.- De los pilotos organizadores.-** En el caso de que algún piloto sea además organizador de una carrera válida este no podrá correr en dicha válida; en su lugar se le promediarán los puntos obtenidos en las 3 válidas anteriores o siguientes a la carrera y se tomará este promedio como el resultado de dicha válida.

**Artículo 4.31.- De los pilotos Jueces.-** En caso de que algún piloto local afiliado al moto club organizador desee participar como juez de control horario o auxiliar de cronometraje su trabajo será totalmente voluntario, este trabajo será recompensado con 10 puntos de la clasificación al campeonato únicamente en esa carrera.

## CAPITULO V DE LA SEGURIDAD

**Artículo 5.1.-** Es obligación del organizador contar durante todo el evento con servicios médicos de emergencia. El evento no podrá iniciarse por ningún motivo si no se cuenta con estos servicios.

**Artículo 5.2.-** Queda restringida la circulación de motocicletas que no estén compitiendo en la ruta y en las zonas aledañas a la Salida/Llegada y estacionamiento.

Se recomienda a los organizadores que publiquen dicha restricción en sus convocatorias, así como tener disponible durante la celebración de la competencia, personal que vigile el cumplimiento de esta disposición.

**Artículo 5.3.-** Es obligatorio para todos los competidores usar durante la competencia el equipo reglamentario personal consistente en:

- a).- Casco integral de buena calidad y homologado; este deberá estar debidamente amarrado por su correa de seguridad. El pelo largo tiene que estar completamente contenido dentro del casco. El piloto que no cumpla con esta regla, será sancionado con 60 puntos de penalización, en caso de reincidir podrá ser descalificado.
- b).- Pantalón largo y franela manga larga.
- c).- Botas específicas para la práctica de este tipo de deporte.
- d).- Se recomienda el uso de lentes de protección para los ojos, Guantes, collarín para el cuello, rodilleras, coderas y peto



## REGLAMENTO NACIONAL DE ENDURO



**Artículo 5.4.-** Se deberán marcar con señales de peligro: barrancos, carreteras, circulación de peatones, cruces de camino, circulación de ganado. Será obligatorio que existan las medidas de seguridad necesarias para evitar la cancelación del evento, así como el personal médico y paramédico, el personal de seguridad bien sea contratado o la fuerza pública es obligatoria en las áreas de entrada a la carrera, pits y áreas para el público.

**Artículo 5.5.-** El Organizador deberá contar con equipos de comunicación; apoyo sanitario, de ambulancias y personal médico en cantidad suficiente de acuerdo a las particularidades del circuito y del personal de seguridad y/o fuerza pública como así mismo asumirá la responsabilidad del rastreo de los pilotos que hayan tenido inconvenientes en las pruebas o en la carrera a través de motociclistas que circularán por el recorrido después de la carrera.

**Artículo 5.6.- Motocicletas Admitidas.-** Cada motocicleta deberá durante toda la competencia estar conforme a las leyes de tránsito terrestre que resulten aplicables a este tipo de competencias. Durante las operaciones preliminares que se efectuarán antes de introducir las motocicletas al parque cerrado cada motocicleta deberá estar dotada de los siguientes equipos obligatorios:

- A) Faro delantero de proyección (de construcción específica, para motocicletas)
- B) Luz trasera color rojo (de construcción específica, para motocicleta)
- C) Porta números laterales y delanteros con el número asignado por la CNE
- D) Silenciador cuya emisión de ruido no sea mayor de 96 decibeles.
- E) Dispositivo de arranque (mecánico o eléctrico)
- F) Soporte de la motocicleta de construcción específica.
- G) Protector guarda del piñón de la transmisión.

No se permitirá la largada a las motocicletas que no reúnan los requisitos especificados anteriormente. Igualmente serán descalificadas aquellas motocicletas que dejasen de cumplir con los requerimientos antes señalados debido a modificaciones voluntarias efectuadas luego de salir del parque cerrado. Dicha penalización podrá no aplicarse, a criterio del Director de Carrera, en los casos que la falta de cumplimiento de dichos requisitos sea debido a daños sufridos en accidentes o percances sufridos en el desarrollo de la competencia.

**Artículo 5.7.- Seguridad en Pruebas Especiales (P.E.).-** Las pruebas especiales en forma de tramo cronometrado tendrá que reunir las siguientes características mínimas de seguridad:

El trazado debe ser seleccionado de tal manera que la velocidad media no supere los 50 Km. /h. Se marcarán forzosamente con cinta todas las partes que no estén delimitadas por un margen natural.

El acceso a todo el recorrido debe ser accesible a un vehículo de doble tracción, no pudiendo estar el final de tramo a más de 20 minutos de un Centro de Atención Médica, en caso de no ser así deberá de haber una ambulancia tipo 1 en el punto de mayor peligrosidad de dicha prueba.

**Artículo 5.8.- Velocidad Máxima permitida.-** La velocidad máxima permitida en las competencias será determinada de acuerdo a las siguientes normas:

- A) En las vías públicas se aplicará el límite de velocidad impuesto por las leyes aplicables, el cual será claramente indicado a lo largo del recorrido.
- B) En las rutas o carreteras rurales, troncales o vecinales, y en aquellos caminos que atraviesen poblaciones, la velocidad máxima permitida será de 20 Km/h. Adicionalmente, el Organizador podrá establecer otras zonas de velocidad restringida, las cuales estarán claramente identificadas al comienzo y al final.

C) En los caminos, veredas, trochas, picas y otras rutas aisladas en las que se desarrolle la competencia, la velocidad máxima quedará a riesgo de cada piloto.

Todas las mediciones para la elaboración del rutómetro se harán tomando en cuenta estos límites de velocidad, e informadas en la reunión de pilotos.

El exceso de velocidad en las zonas restringidas pone en peligro no solo la vida del propio piloto, sino la de terceros participantes, colaboradores y transeúntes, así como los daños que pudiese ocasionar a bienes de cualquier naturaleza, por lo que las infracciones serán penalizadas con la mayor severidad por el Director de Carrera, y el piloto será plenamente responsable de los daños que pudiera ocasionar y de las sanciones que las autoridades le impongan, incluyendo la suspensión para la participación en futuros eventos.

D) La velocidad máxima promedio en la pruebas especiales es de 50 kms/hora

**Artículo 7.8.** Se prohíbe el uso de cámaras de grabación colocadas en el casco del piloto. Su uso está permitido si se coloca en cualquier otro lugar.

## CAPITULO VI DE LAS PENALIZACIONES Y DESCALIFICACIONES

**Artículo 6.1.-** Los pilotos serán penalizados en los supuestos descritos a continuación:

**6.1.1.-** 60 puntos por cada minuto de retraso al entrar al Parque Cerrado después de la hora de cierre del mismo.

**6.1.2.-** 60 puntos por entrar al parque cerrado con motor encendido o encender el motor dentro del parque cerrado.

**6.1.3.-** 20 puntos por cada bombillo que no encienda (Delantero y/o Trasero)

**6.1.4.-** 60 puntos para el piloto cuando algún familiar o acompañante entre al Parque Cerrado.

**6.1.5.-** 60 puntos por cada minuto de retraso o adelanto en las horas ideales de los CH.

**6.1.6.-** 60 puntos por no hacer alto total en el inicio de las Pruebas Especiales o arrancarse antes de recibir la señal por parte del juez en una primera ocasión, si esto volviese a suceder el piloto se hará acreedor de una penalización de 120 puntos, en la tercera oportunidad en que esto ocurra el piloto será descalificado

**6.1.7.-** Descalificación por pasar un CH dos ocasiones en la misma vuelta. En caso de que esto suceda en las pruebas especiales igualmente, el piloto será descalificado

**6.1.8.-** 500 puntos al piloto que no traiga silenciador en su motocicleta al finalizar el evento, si el mismo sufriera algún desperfecto antes de la última vuelta del evento y no fuere reparado o cambiado el piloto será descalificado.

**6.1.9.-** 60 puntos por cada minuto retrasado al horario de la salida hasta un máx. De 5 minutos.

**6.1.10.-** 10 puntos por no sobrepasar la línea de los 20 metros en el minuto sucesivo a la señal de la salida.

**6.1.11).**- El doble del valor de la inscripción de la válida por cargar gasolina sin el uso de la manta o carpeta ecológicas así como botar desperdicios y basura tanto en el área de pits como en el recorrido de la carrera.

**6.1.12).**- Las penalizaciones por exceso de decibeles son las siguientes:

97 decibeles se penalizan con 60 puntos

98 decibeles se penalizan con 120 puntos

99 decibeles se penalizan con 300 puntos 100 más de 99 decibeles no puede competir.

**6.1.13).**- Los pilotos que durante las pruebas especiales salgan de la pista y no ingresen a ella por el mismo punto podrán ser impuestos de una penalización que va desde 60 puntos hasta un máximo de puntos equivalente al 75% de la duración de la prueba. Si la CNE entiende que hubo mala fe de parte del piloto, será descalificado.

**6.1.14).**- Los primeros tres pilotos en la clasificación en cada una de las categorías al momento de la penúltima válida que no se presenten a correr en la última válida le serán descontados 20 puntos, a manera de sanción, en la tabla clasificatoria final. Solo en caso de fuerza mayor o debidamente justificada se aceptarán excusas a este respecto.

**6.1.15).**- La falta de respeto a cualquier autoridad de la carrera, ya sean jueces de Controles Horarios, pruebas especiales, cronometristas, Comisarios Deportivos, Comisario Federal o Director de Carrera, acarreará penalizaciones que van desde de 20 U.T., la descalificación de una o mas carreras, o suspensión por un plazo máximo de un mes. La sanción disciplinaria será impuesta por el Comisario Federal sin menoscabo de otras sanciones que puedan ser aplicadas por el órgano disciplinario de la FMV.

**6.1.16).**- 60 puntos por detenerse antes de los 20 metros en el final de cada prueba especial.

**Artículo 6.2.-** Los pilotos se harán acreedores a descalificación por parte del Director de Carrera en los siguientes casos:

**6.2.1)** Por retraso mayor al "Tiempo Máximo Permitido" en cualquiera de sus horas ideales de paso.

**6.2.2)** Conducta antideportiva tanto del piloto como de sus familiares y acompañantes, antes, durante o después del evento. A juicio de la C.N.E. esta sanción podrá ampliarse a suspensión de los dos eventos siguientes.

**6.2.3)** Transitar en sentido contrario durante el desarrollo del evento.

**6.2.4)** Quitar, modificar o maltratar cualquier señal indicativa durante el recorrido del evento.

**6.2.5)** Falta de la revisión de parque cerrado al inicio del evento.

**6.2.6)** No llevar el equipo reglamentario en cualquier etapa del evento.

**6.2.7)** No hacer el recorrido señalado completo.

- 6.2.8) Cambiar la motocicleta o piloto en cualquier etapa del recorrido.
- 6.2.9) Destruir intencionalmente flora y/o fauna antes, durante o después del evento.
- 6.2.10) Por reabastecer gasolina en cualquier lugar que no esté permitido, asimismo si se hace con el motor encendido sin estar encima de la carpeta ecológica, o no haberse bajado de la moto mientras se reabastece.
- 6.2.11) No obedecer las indicaciones o faltar al respeto a cualquier oficial del evento.
- 6.2.12) Hacer algún "CORTE" en el recorrido de la etapa que pueda alterar el resultado del mismo a juicio de los oficiales del evento.
- 6.2.13) Presentarse a la largada con más de 15 min. de retraso
- 6.2.14) Falta de anotación en un Control Horario o Control de Paso.
- 6.2.15) Cuando el piloto y/o directivos de moto clubes, asociaciones, etc., mantengan conductas o realicen actividades que puedan alterar el normal desarrollo de algún evento.
- 6.2.16) Recibir repuestos fuera de los C.H. entre las marcas BLANCAS y AMARILLAS
- 6.2.17) Realizar trabajos en el área de salida.
- 6.2.18) Abandonar el recorrido oficial.
- 6.2.19) Utilizar fuerza externa.
- 6.2.20) Transporte de combustible fuera de los tanques fijos a la moto y de construcción específica.
- 6.2.21) Infracción a las leyes de tránsito, reportada por un oficial.
- 6.2.22) Modificar o alterar la tarjeta de tiempos.
- 6.2.23) Sustituir chasis, motor o ruedas.
- 6.2.24) Entrenamiento sobre el recorrido del evento en los 30 días previos a la competencia.
- 6.2.25) No utilizar el número oficial entregado por la CNE
- 6.2.26) No utilizar los indicativos o distintivos de carrera suministrados por el CNE.
- 6.2.27) Manejo irresponsable en zona de Pits (circular rápido, hacer caballitos, etc.)
- 6.2.28) Utilizar un transponder que no le corresponda.
- 6.2.29) Utilizar el transponder fuera del sitio destinado para tal fin (Bastón derecho de la moto).

**Artículo 6.3.- Distancia permitida fuera del recorrido.-** La distancia autorizada para alejarse del circuito oficial es de 5 metros por cada lado de la huella marcada. Esta regla no se aplicará en los casos en que el circuito esté encintado o claramente marcado en su recorrido, y en este caso, se deberá circular por adentro de la marcación. El corte de cintas o modificación de marcas, en el caso de que lo haya, será motivo de penalización.

**Artículo 6.4.- Piloto alcanzado.-** Todo piloto alcanzado por otro piloto deberá ceder el paso de forma inmediata, evitando entorpecer el recorrido de este último. El no cumplimiento de este fundamental concepto implicará sanción del piloto infractor, que puede llegar a criterio del Director de Carrera, a ser retirado de la competencia.

**Artículo 6.5.-** Todo piloto será severamente penalizado, durante el día anterior a la carrera y el día de la carrera, por exceso de velocidad y/o maniobras peligrosas dentro y fuera del circuito por su parte o la de sus acompañantes.

**Artículo 6.6.-** La conducta de los Pilotos será calificada por el Director de Carrera y estos serán responsables de su comportamiento y el de sus colaboradores y/o acompañantes. Serán penalizados con tiempo, descalificación, o inhabilitación transitoria o permanente, incluyendo las agresiones físicas, verbales, y las actitudes antideportivas.

**Artículo 6.7.-** Cualquiera de las penalizaciones o descalificaciones anteriormente mencionadas impuestas por el Director de Carrera, serán consideradas adicionalmente por la C.N.E. para determinar si se aplican sanciones adicionales.

En caso de exclusión de la competencia los pagos hechos por inscripción no serán reintegrados.

## CAPITULO VII DE LOS PREMIOS, RESULTADOS Y PROTESTAS

**Artículo 7.4.-** Los premios serán designados por la CNE y deberán especificarse con anterioridad al evento. El organizador participará en el costo de los mismos y estará en la obligación de premiar los tres primeros lugares de cada categoría con trofeos.

**Artículo 7.5.-** La entrega de premios se realizará en siguiente válida del campeonato y la asistencia de los involucrados será de carácter obligatorio en caso contrario la CNE podrá imponer sanciones de acuerdo a su criterio y a la recurrencia de los pilotos en esta falta. La última válida se premiará en el evento de cierre anual del campeonato.

**Artículo 7.6.-** Los resultados deberán ser presentados por escrito a más tardar tres días después de celebrado el evento y éstos serán dados a conocer únicamente de manera oficial por la C.N.E.

**Artículo 7.7.-** Los resultados escritos deberán contener la siguiente información:

- a).- Lugar y fecha del evento.
- b).- Nombre del evento.
- c).- Nombre del moto club organizador.
- d).- Clasificación por categorías.
- e).- Número de pilotos participantes.



## REGLAMENTO NACIONAL DE ENDURO



- f).- Número de pilotos que terminaron el evento.
- g).- Penalizaciones.
- h).- Tiempos de las etapas de velocidad.
- i).- Tiempos de las pruebas especiales.
- j).- Nombre de los competidores.
- k).- Lugar obtenido por cada competidor.
- l).- Número de motocicleta.
- m).- Puntos acumulados.
- n).- En caso de descalificación, indicar la causa.

**Artículo 7.8.- Aceptación de las decisiones oficiales.-** Los pilotos aceptarán todos los resultados, medidas, distancia y decisiones oficiales. En caso de discrepancia, la misma deberá ser presentada al Director de Carrera en los términos previstos en el artículo siguiente. Los organizadores podrán publicar dichos resultados de la forma que ellos juzguen más apropiada. El piloto se compromete igualmente a no hacer ninguna publicidad concerniente a los resultados antes de la publicación oficial de la clasificación por la CNE.

**Artículo 7.9.- Solicitudes de Reclamo.-** Toda solicitud de Reclamo debe ser formulada por escrito y remitidas al Director de Carrera, dentro de los 30 minutos siguientes de la llegada del último piloto, siempre y cuando el reclamo corresponda a una motocicleta o piloto.

Si el reclamo concierne al mismo piloto que la está haciendo, junto con el mismo el protestatario deberá consignar la cantidad de dinero equivalente a 50 U.T.

Si el reclamo concierne a otro piloto el reclamo deberá ser consignado con una cantidad de dinero equivalente a 100 U.T. en garantía para que el reclamo sea procesado.

Si el reclamo concierne a una motocicleta en sus características deberá ser acompañado con una cantidad de dinero equivalente a 300 U.T.

Si los reclamos son procedentes, la CNE reintegrará el dinero consignado, en el caso específico de los reclamos a motocicletas donde el reclamo no proceda éste dinero se usará para resarcir los daños ocasionados a las motocicletas involucradas.

Si el reclamo concierne a problemas de clasificación, el piloto deberá enviar el reclamo por email a [reclamoscne@gmail.com](mailto:reclamoscne@gmail.com) antes de las 48 horas de publicados los resultados provisionales, y deberá ser acompañado de una copia de planilla de depósito o transferencia de 50 U.T.

No se aceptarán fotos ni videos como prueba de cualquier falta de algún piloto.

No será aceptado ningún reclamo verbal, ni podrá hacerse ninguna reclamación contra una decisión del Comité de Reclamos, excepto aquellos casos excepcionales que admiten apelación ante FMV.

## CAPITULO VIII DEL COMITÉ DE RECLAMOS

**Artículo 8.1.-** La Comisión Nacional de Enduro designará los miembros del Comité de Reclamos antes del inicio del Campeonato, la cual será la encargada de revisar en apelación las protestas que le sean presentadas en virtud de la aplicación de sanciones por parte del Director de Carrera o el





## REGLAMENTO NACIONAL DE ENDURO



Comisario Federal, así como también aquellas sanciones que imponga el propio Comité en los casos que considere oportuno.

La aplicación e interpretación del presente Reglamento y del Reglamento Particular respecto a las protestas o reclamos, así como la resolución de asuntos no expresamente resueltos en dichos reglamentos, estarán a cargo del Comité de Reclamos.

**Artículo 8.2.-** El Comité de Reclamos estará integrado por un mínimo de tres miembros. Estos miembros deberán ser personas de reconocida capacidad moral y amplio conocimiento del Enduro.

**Artículo 8.3.-** El Comité de Reclamos conocerá en apelación de las protestas derivadas de la aplicación de sanciones por parte del Director de Carrera o el Comisario Federal, así como de aquellos asuntos que le sean sometidos a su consideración, las cuales le deberán ser presentadas por escrito y dentro de los plazos establecidos en el presente reglamento. En ningún momento se aceptarán protestas verbales.

**Artículo 8.4.-** El Comité de Reclamos podrá convocar reuniones abiertas de Jurado, a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

- El Director de Carrera.
- El Comisario Federal
- El Director Técnico.
- Los Jueces.
- Los miembros de la Junta Directiva de la CNE
- El representante de los pilotos;
- El o los pilotos afectados;
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del este Comité;

**Artículo 8.5.-** La decisión del Reclamos tendrá carácter vinculante y definitivo en lo que a la CNE se refiere, y podrá ser apelada ante el Consejo de Honor de la FMV en los casos permitidos.

### CAPITULO IX CATEGORIAS

**Artículo 9.1.-** Las categorías puntuables para el campeonato nacional serán las siguientes:

**a).- Categoría PRO (PR):** Pilotos profesionales expertos enduro y expertos internacionales de motocross. Cilindrada Libre.

Podrán participar en esta categoría:



## REGLAMENTO NACIONAL DE ENDURO



- a-1) Los pilotos ya clasificados como tales. a-2) Los pilotos promocionados de las categorías inferiores, por su nivel de manejo.  
A-3) Los pilotos expertos que así lo deseen, mayores de 18 años.  
a-4) Los pilotos clasificados en los tres primeros lugares de la categoría "A" en el campeonato anterior, o aquellos que a consideración de la CNE, basados en resultados de pruebas especiales, estén en el rango de los PRO.

### **b).- Categoría A.- Pilotos expertos enduro, expertos nacionales y novatos motocross, cilindrada libre**

Mismo recorrido y tiempos que PRO pero con una vuelta menos.

Podrán participar en esta categoría:

- B-1) Los pilotos ya clasificados como tales.  
B-2) Los pilotos promocionados de las categorías inferiores por su nivel de manejo.  
B-3) Los pilotos expertos que así lo deseen, de 16 años y mayores.  
b-4) Los pilotos clasificados en los tres primeros lugares de la categorías B-1 y los tres primeros lugares de la categoría B-2 en el campeonato anterior, o aquellos que a consideración de la CNE, basados en resultados de pruebas especiales, estén en el rango de los A.

### **c.) Categoría Master A**

Pilotos expertos mayores de 35 años. Mismo Recorrido, tiempos y cantidad de vueltas que la categoría A.

### **d.) Categoría Master**

Mismo recorrido y tiempos que categoría B y con edad de 45 años en adelante

### **e). - Categoría B - Pilotos intermedios.**

### **f). - Categoría C.- Pilotos NOVATOS**

#### **g). Categoría Regionales (RE)**

Podrán participar en esta categoría y solo por única vez: Los pilotos de la categoría regional se deben federar con el 50% valor de la inscripción. No es necesario el transponder. Para la segunda vez que compitan pasan directamente a la categoría C y deben adquirir un transponder

Si algún piloto que por su pericia no pertenezca a esta categoría y aún así quiera participar por única vez se le asignará a la categoría correspondiente a su nivel de manejo hasta la categoría A, estos últimos no podrán recibir premios en caso de quedar ganadores y no obtendrán puntuación alguna a efecto del Campeonato Nacional.

En caso que un Piloto que provenga de las disciplinas de Motocross y Trial y que lleve varios años sin competir o que exista duda en que categoría se debe ubicar, será potestad de la Comisión de Enduro asignarle la categoría.

**Artículo 9.2.-** Todo piloto que participe de la competencia, lo hará bajo su cuenta y riesgo, eximiendo de toda responsabilidad a la Organización de la carrera. Los menores de 18 años

deberán informar a la Organización de tal situación y podrán participar únicamente con la expresa autorización de sus padres o representantes, quedando bajo su responsabilidad la participación del menor.

**Artículo 9.3.-** Si se demuestra claramente que algún piloto está invadiendo una categoría de inferior o superior manejo al suyo, se le podrá reclasificar en la que realmente le corresponda. Esto lo llevará a cabo una comisión revisora de la C.N.E.

**Artículo 9.4.-** Cualquier piloto que cambie de categoría durante el campeonato perderá los puntos que tenga acumulados en las anteriores o bien los puntos que obtenga en la nueva categoría en el caso de que el cambio sea temporal.

**Artículo 9.5.-** Las categorías quedarán constituidas cuando a la largada se presenten un mínimo de 5 pilotos; de haber un número inferior de pilotos se anexaran a otra categoría según el siguiente esquema.

CAT. No constituida	Se anexará a la CAT.
PRO	PRO
A	PRO
B	A
MASTER	B
C	B

Cuando se anexa una categoría no constituida, los pilotos de la categoría original no serán afectados por la categoría anexada.

De no completarse una categoría por 2 veces seguidas esta quedara eliminada, pasando los participantes a la categoría inmediatamente superior, y perdiendo los puntos obtenidos hasta el momento.

Cuando una Competencia Nacional sea además válida para el Campeonato Latinoamericano, las categorías Máster y Sénior no participarán. En estos casos los pilotos podrán optar por las siguientes alternativas:

- 1.- Participar como personal técnico en la Competencia
- 2.- Participar como pilotos en la Categoría del Latino que le corresponda

En ambos casos, cada piloto recibirá quince (15) puntos por día de competencia para el Campeonato Nacional, que les serán sumados a su total. Los pilotos que no opten por ninguno de los casos anteriores, no recibirán puntos para el Campeonato, los puntos que se acumulan para los resultados por equipos no serán tomados en cuenta durante estas válidas.

- 3.- En casos excepcionales el Director de carrera y el Comisario Federal podrán conjuntamente cambiar el número de participantes por categoría.

### LICENCIA DEPORTIVA Y NUMERACION

**Artículo 10.1.-** La licencia deportiva será expedida por la Federación Motociclista Venezolana, únicamente a través de las asociaciones regionales y moto clubes debidamente constituidos

**Artículo 10.2.-** Dicha licencia es indispensable para poder participar en cualquier evento de Enduro celebrado en el país.

**Artículo 10.3.-** Para obtener la licencia es necesario registrarse a través del siguiente link:  
**WWW.FMV.NET.VE**

**Artículo 10.4.-** Los pilotos deberán identificar sus motocicletas con un número específico, único y con formato oficial según las reglas del Anexo A del presente Reglamento. Los números serán asignados por la Comisión Nacional de Enduro al momento que el piloto completa su registro en la Federación Motociclista Venezolana. Dicho número deberá ser confeccionado por el piloto y colocado en la motocicleta según lo indicado en el Anexo A. Toda moto participante deberá portar los números en todo momento de la competencia, en caso contrario la motocicleta será excluida. Este número estará indicado en la Licencia que la FMV otorgará a cada piloto al momento de formalizar su inscripción en la FMV y no podrá ser cambiado a lo largo del campeonato, salvo que el piloto cambie de categoría, en cuyo caso se le asignará un nuevo número de acuerdo a la categoría a la cual se cambió.

**Artículo 10.5.-** Los números en las motocicletas serán los asignados por la CNE. El formato de estos números se especifica en el Anexo A del presente Reglamento, será de uso obligatorio por todos los pilotos participantes en el Campeonato. Es obligación de cada piloto el cuidado y conservación de dicho número.

**Artículo 10.6.-** Al tramitar la licencia de la FMV, se otorgará al piloto un número de acuerdo a su categoría, este número se deberá respetar en todas las competencias en que se participe, pues es considerado como número oficial único e irrepitible en el país y se distribuirá de la siguiente manera:

CATEGORIA PRO	FONDO VERDE	NUMERO BLANCO
CATEGORIA A	FONDO ROJO	NUMERO BLANCO
MASTER	FONDO AZUL	NUMERO BLANCO
CATEGORIA B	FONDO AMARILLO	NUMERO NEGRO
CATEGORIA C	FONDO BLANCO	NUMERO NEGRO
CATEGORIA REGIONAL	FONDO BLANCO	NUMERO ROJO

Cada piloto será responsable de que su número sea visible. En caso de no serlo, deberá detenerse en los controles y decir su número a los jueces de control y pruebas especiales. Estos pilotos no tendrán derecho a reclamos si hay errores en el cronometraje y en los controles de paso.

**Artículo 10.7.-** Si un piloto debiera cambiar de categoría durante el desarrollo del campeonato, tendrá que tramitar un nuevo número a través de su respectivo motoclub.

## CAPITULO XI

### **RESULTADOS FINALES DE LOS CAMPEONATOS**

**Artículo 11.1.- Cálculo de los Resultados.-** Los mejores quince pilotos clasificados en cada clase serán premiados con puntos de acuerdo a la siguiente escala al final de cada jornada de competencia:

- 20 puntos para el 1ro
- 17 puntos para el 2do
- 15 puntos para el 3ro
- 13 puntos para el 4to
- 11 puntos para el 5to
- 10 puntos para el 6to
- 9 puntos para el 7mo
- 8 puntos para el 8vo
- 7 puntos para el 9no
- 6 puntos para el 10mo
- 5 puntos para el 11vo
- 4 puntos para el 12vo
- 3 puntos para el 13vo
- 2 puntos para el 14vo
- 1 punto para el 15vo

En caso de empate en los resultados al final de la válida, los pilotos involucrados recibirán cada uno los puntos a ser otorgados por este puesto, y el siguiente piloto clasificado recibirá los puntos de acuerdo a su posición.

Por ejemplo:

Piloto A	28'20"835 - 20 puntos
Piloto B	28'20"835 - 20 puntos
Piloto C	30'00" - 15 puntos

Un empate al final del Campeonato de Nacional de Enduro será decidido por la mayoría de los mejores posiciones. Si el empate persiste, será decidido en el siguiente orden: por las mejores posiciones en los últimos, penúltimos o antepenúltimos resultados, etc.

En cada fecha válida se premiarán con trofeos los primeros tres puestos de cada categoría.

**Artículo 11.2.- Equipos.-** Los equipos serán inscritos a comienzo de la temporada, cancelando un pago único que la CNE determinara al principio de cada campeonato y podrán estar conformados por un máximo de 4 pilotos. Cada equipo deberá estar identificado con un nombre de su elección. Los integrantes del equipo podrán estar inscritos en cualquier categoría. No se permitirá cambiar a los integrantes del equipo una vez inscrito. En cada carrera suman puntos los tres pilotos mejor clasificados. Los puntos que obtendrá cada piloto para el equipo, serán los mismos que obtuvo en la clasificación de su respectiva categoría. Al finalizar el campeonato, los equipos que terminen de Campeón y Subcampeón, recibirán sus respectivos trofeos a cada integrante del equipo. Los patrocinantes de cada equipo tendrán derecho a colocar hasta 25 metros cuadrados de publicidad en el área de pits del respectivo equipo.

**Artículo 11.3.- Clasificaciones:** Serán las siguientes:

- A) Clasificación individual de categoría: se redactará sobre la base de la puntuación obtenida sumando los tiempos de las P.E., eventuales penalizaciones a los controles horarios y penalizaciones técnicas.
- B) Clasificación por Equipos: se redactará sobre la base de la suma de los puntos obtenidos por cada piloto inscrito, en su respectiva categoría.
- C) Clasificación final de campeonato: se redactará sobre la base de la suma de los puntos obtenidos en cada competencia, tanto individualmente como por equipo. El piloto y el equipo con la más alta puntuación serán proclamados Campeones Nacionales.

**Artículo 11.4.-** En caso de empate en el primero, segundo o tercer lugar al final de campeonato, se considerará el primer lugar absoluto al competidor que haya ganado mayor cantidad de eventos. En caso de subsistir el empate, el que haya obtenido el mayor número de segundos lugares y así sucesivamente. Si llegara a seguir el empate después del criterio anterior, el piloto campeón será el que obtenga el mejor lugar en la última competencia del año. Este criterio prevalecerá para los segundos y terceros lugares en la clasificación del campeonato.

**Artículo 11.5.-** En caso de empate con otros lugares que no fuera para decidir los primeros tres lugares de cada categoría, se quedarán como empate, corriéndose los lugares siguientes de acuerdo con el número de empates (ejemplo: tres pilotos empatados en cuarto lugar, el siguiente piloto obtendrá el séptimo lugar).

**Artículo 11.6.-** En ningún caso se permitirá que algún piloto compita eventualmente en una categoría que no sea la suya o cambiarse a una categoría de menor nivel, aun sin derecho a puntuación y sólo se permitirá el cambio a una categoría superior en forma definitiva, perdiendo el derecho a la puntuación que hubiera acumulado en la categoría anterior.

**Artículo 11.7.-** En el caso de que algún piloto sea autorizado a competir en una categoría superior por tratarse de campeonatos regionales, éste deberá participar en esa categoría durante todo el campeonato.

**Artículo 11.8.-** Para tener derecho a la obtención de premiación de un campeonato, todo piloto deberá participar como mínimo en cuatro de los eventos programados y contar con su respectiva licencia.

## CAPITULO XII

### DE LOS EVENTOS

**Artículo 12.1.-** El Director Técnico (Homologador de Competencia) será nombrado por el Presidente de la C.N.E., al inicio del campeonato y será la máxima autoridad en las cuestiones relativas a la organización interna de un evento. Para tal efecto podrá designar a uno o varios colaboradores.

**Artículo 12.2.-** El organizador estará obligado a dar la información y facilidades que el Director Técnico requiera.

**Artículo 12.3.-** Las funciones del Director Técnico serán:

- a) Solicitar y revisar los permisos obtenidos por el organizador para su evento.
- b) Recorrer las rutas de cada una de las categorías para en su caso, autorizarlas o rechazarlas, tomando en cuenta que el grado de dificultad sea el adecuado y sobretodo que no existan zonas de alto grado de peligrosidad, además de obligar al organizador a tomar medidas de seguridad en zonas conflictivas, tales como: carreteras, caminos vecinales, brechas, cruce de peatones, áreas de recreo, doble circulación de competidores, etc.
- c) Revisar el reglamento particular de la carrera, evitando cualquier punto que contravenga el reglamento vigente de la C.N.E., debiendo el organizador cambiar el reglamento antes de darse a conocer públicamente.
- d) Solicitar la lista de personas que fungirán como jueces y oficiales durante el desarrollo del evento, comprobando que éstos tengan la capacidad para su función y sean suficientes en número para el buen desarrollo del evento.
- e) Recibir la información detallada en el caso de que el organizador proyecte incluir en su evento alguna prueba especial o alguna nueva modalidad no contemplada en este reglamento y poder autorizarla o rechazarla.
- f) Asignar los tiempos de recorrido, en seco y lluvia, para cada etapa y cada categoría.
- g) Autorizar o suspender el evento.

**Artículo 12.4.- Reglamento Particular (R.P.)** Todo Reglamento Particular deberá ser aprobado por la C.N.E. Este deberá ser publicado en la página web de la CNE: [www.enduro.com.ve](http://www.enduro.com.ve) o enviado vía email a los pilotos inscritos, a más tardar una semana antes de la fecha de la competencia. El R.P. deberá ser estrictamente respetado por todos los pilotos...

### CAPITULO XIII

#### **REQUISITOS Y OBLIGACIONES PARA LA ORGANIZACION DE UN EVENTO**

**Artículo 13.1.-** Autorizado el evento, el organizador deberá enviar a la Comisión Nacional de Enduro los siguientes recaudos:

- a) Copia de los permisos otorgados por las autoridades.
- b) Mapa del circuito propuesto, ubicación de la salida, tiempos estimados y número de vueltas y relación de personas que fungirán como jueces y controles en el evento.
- c) Trazar y marcar la pista mínimo dos semanas antes del evento.

**Artículo 13.2.-** El organizador entregará una fianza, cuyo monto será determinado en función del equipo y material que proporcione la C.N.E.

**Artículo 13.3.-** El organizador deberá proporcionar al Director Técnico designado para el evento, toda la información y facilidades que indica este reglamento.



**Artículo 13.4.-** El organizador se obligará a contratar o solicitar servicios médicos de emergencia, para contar con ellos durante todo el evento.

**Artículo 13.5.-** El organizador tendrá la obligación de contar en los puestos de control en que se utilice sistemas de cómputo un adicional de respaldo.

**Artículo 13.6.-** El organizador se obligará a incluir en sus eventos todas las categorías existentes, salvo que al inicio del Campeonato se acuerde que no se incluirá alguna categoría.

**Artículo 13.7.-** El organizador está obligado a entregar a cada competidor, previo al día del evento la siguiente información por escrito:

- a) Mapa de la pista con ubicación de la meta y caminos de acceso a la misma.
- b) Número de vueltas por categoría.
- c) Tiempo de cada etapa limitada y ubicación de las mismas. Tiempos de Lluvia.
- d) Ubicación del inicio y fin de las Pruebas Especiales.
- e) Tipo de prueba especial que se realizará y detalles de la misma.
- f) Ubicación de los puntos de control existentes en la pista.
- g) Información particular y específica del evento.

**Artículo 13.8.-** El organizador está obligado a entregar como premios, tres trofeos o copas por cada y deberá prever un predio con un podio destinado a realizar la premiación de la válida anterior.

**Artículo 13.9.-** El organizador deberá realizar las anotaciones específicas de cada control en hojas de trabajo cuando menos por duplicado y entregar a la C.N.E. a través del Director Técnico al final del evento los originales, conservando el Organizador las copias para la obtención de los resultados.

**Artículo 13.10.-** El organizador se hará cargo de la publicación de las invitaciones para el evento, detallando información general, teléfonos y direcciones de Hoteles

**Artículo 13.11.-** La C.N.E. se reserva el derecho de cancelar una competencia o en su caso excluirla en el siguiente campeonato, si el organizador no cumpliera con alguno de los requisitos anteriores, asimismo no podrán participar sus pilotos en las válidas, mientras exista algún adeudo del Moto club organizador.

**Artículo 13.12.-** En caso de no llegar a celebrar el evento programado por causas imputables a los organizadores, no será devuelto ningún depósito efectuado por éste a la C.N.E. estando obligado también a devolver las cuotas de inscripción a los competidores.

**Artículo 13.13.-** El recorrido podrá efectuarse en cualquier tipo de terreno que reúna los grados de dificultad que deberán ser aprobados por la C.N.E. a través del Director Técnico y del Comisario del evento.

## CAPITULO XIV

### **DE LAS RESPONSABILIDADES**

**Artículo 14.1.-** El piloto deberá conocer y respetar el presente reglamento, mismo que regirá en todos los eventos y de no cumplirlo será motivo de sanción o descalificación, en su caso.

**Artículo 14.2.-** El piloto será el responsable de los daños al medio ambiente de todos sus acompañantes y al finalizar cada competencia deberá dejar todo el predio que utilizó libre de basura y desperdicios.

**Artículo 14.4.-** Cada piloto federado deberá poseer un transponder homologado por la FMV el cual deberá estar fijado en la parte superior del bastón derecho de su moto. El correcto funcionamiento, y recarga de baterías es responsabilidad exclusiva del piloto. Si un competidor no cumple con la mencionada regla no podrá ingresar al Parque Cerrado o será excluido de la prueba.

**Artículo 14.5.-** Es responsabilidad de cada piloto, informar el número correcto de su transponder al momento de realizar la inscripción en cada válida. Si un competidor utiliza un transponder no declarado o es detectado circulando con el transponder de otro piloto será inmediatamente descalificado y, a juicio del Comité de Disciplina, podrá ser excluido del campeonato.

**Artículo 14.6.-** Con el objetivo de preservar la moral y buenas costumbres, cada piloto y los miembros de su equipo deberán vestir su franela durante todo el lapso del evento, la sanción para aquellos que incurran en esta falta será de 5 UT imputables al piloto involucrado.

## CAPITULO XV

### **DE LAS SELECCIONES NACIONALES**

**Artículo 15.1.-** Antes de comenzar el Campeonato Nacional, la Comisión Nacional de Enduro publicará una lista de pilotos preseleccionados para conformar los pilotos que formaran los equipos que representaran a nuestro país en eventos internacionales. Cualquier piloto de las categorías PRO pueden formar parte de esta preselección.

**Artículo 15.2.-** Se hará un contrato de compromiso de las responsabilidades y obligaciones de los pilotos, tanto de la preselección como cuando se decida la selección definitiva. Esta selección puede variar a lo largo del año y de acuerdo al tipo de competencia.

**Artículo 15.3.-** La CNE designará un Seleccionador quien tendrá la potestad y será su responsabilidad la escogencia de los integrantes de la selección nacional para los eventos internacionales.

## CAPITULO XVI

### **DEL MEDIO AMBIENTE**

**Artículo 16.1.-** Cada piloto deberá contar con una manta o carpeta ecológica de material adecuado para que absorba cualquier derrame de gasolina o líquido refrigerante, donde colocará su moto para cargar combustible, aceite y demás líquidos. La no utilización de este elemento ocasionará una penalización de 5 UT y hasta podrá ser descalificado.

**Artículo 16.2.-** La Dirección Técnica de la C.N.E. hará pruebas selectivas de sonoridad en los escapes para procurar bajar los decibeles de ruido en las carreras. El nivel de sonoridad de las motocicletas deberá estar en 96 decibeles. En caso de que una motocicleta exceda este límite de decibeles y la C.N.E. lo detecte, el piloto será penalizado según la siguiente escala:

- 97 decibeles amonestación verbal.
- 98 decibeles 1 minuto
- 99 decibeles 2 minutos
- 100 decibeles o mas no permitido competir.

**Artículo 16.3.-** Esta terminantemente prohibido que cualquier parte del recorrido pase por zonas tales como parques nacionales, reservas ecológicas, reservas indígenas o cualquier zona restringida al paso de motocicletas.

**Artículo 16.4.-** Cada piloto será responsable de recoger la basura que él o sus acompañantes generen en su área asignada. La penalización por será de 10 UT imputables al piloto.

**Artículo 16.5.-** En cada válida, el organizador podrá realizar actividades relacionadas con el cuidado del medio ambiente. Algunas de estas actividades pueden incluir la participación obligatoria de pilotos.

**Artículo 16.6.-** La CNE designará un Comisario de Medio Ambiente para cada válida, quien será el encargado de supervisar el cumplimiento de estas normas.

## **Anexo A**

### **Números de Enduro**

#### **Art.1.Definición**

*Este anexo al Reglamento de Enduro 2017 define los números que deben utilizarse en la válidas del Campeonato Nacional.*

#### **Art. 2. Tipografías para números**

*Se utilizarán sólo una de las siguientes familias tipográficas (aprobadas por la FIM):*



**Art. 3. Fijación y colores**

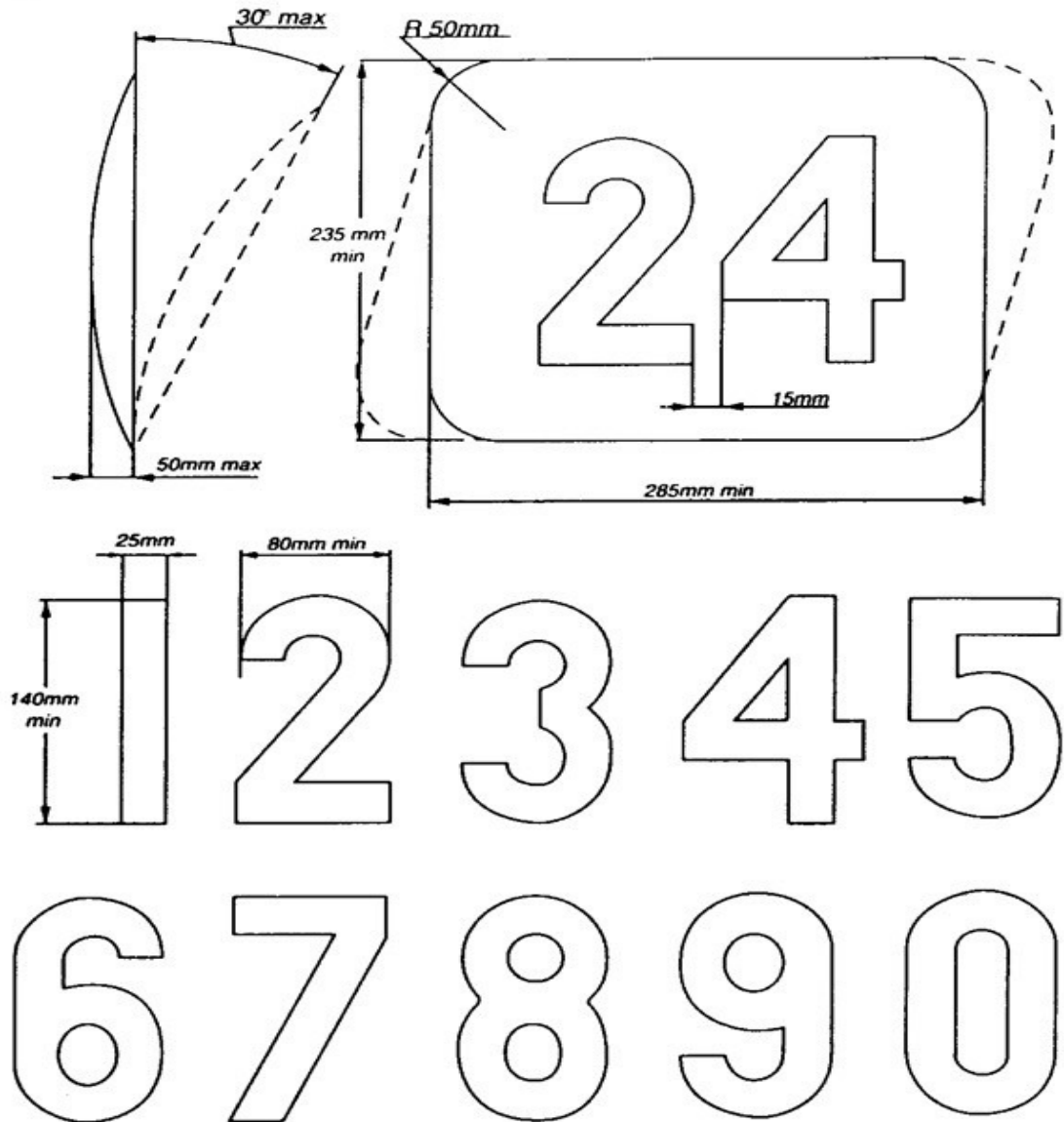
Los números asignados serán fijados en los dos costados de la moto y en el frente, de manera visible y ocupando sólo los colores asignados en el Artículo 10.6 del Reglamento Nacional de Enduro 2017. La forma de fijar los números será centrados en el alto y en los costados del área cubierta por el color de fondo de la Categoría, permitiendo el fácil reconocimiento de la categoría y número del competidor.

Los números deben fijarse sobre el fondo sin tocarse entre sí.

Si el color de la moto coincide con el color de fondo de la categoría, no se hace necesario fijar un área de color para los números.

**Art. 4. Tamaño y disposición de los números**

El siguiente diagrama muestra las medidas que deberán respetarse al confeccionar los números:





TO NACIONAL DE ENDURO 2018

**FEDERACIÓN MOTOCICLISTA  
VENEZOLANA**  
**ARTICULOS TRANSITORIOS**



COMISION NACIONAL DE ENDURO

**Artículo primero.** - El presente reglamento entrará en vigor el día **primero de Enero del año 2017**

**Artículo segundo.** - Todas las disposiciones hechas con anterioridad respecto a esta modalidad del motociclismo de Enduro, quedan derogadas en cuanto se opongan al presente reglamento.

[Regresar a índice...](#)