



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

REGLAMENTO NACIONAL DE HARE SCRAMBLE 2011

1. GENERALIDADES

La **Federación Colombiana de Motociclismo CFM** ha establecido el Campeonato Nacional de Enduro en la modalidad de Hare Scramble en concordancia con las reglas del Código Deportivo Nacional en adición a lo siguiente:

1.1 DEFINICION

El **HARE SCRAMBLE** es una prueba de velocidad, que se desarrolla totalmente por senderos, trochas, caminos, pistas a campo travieso, cerrada a la circulación normal. Pueden existir dos formas de Hare Scramble: por tiempo o por vueltas.

El más común es por tiempo, es decir que se programa un tiempo de competencia y el primer piloto que tenga el mayor número de vueltas cuando se cumpla el tiempo programado, será el ganador de la prueba, todo aquel piloto que no logre cubrir el tiempo de competencia programado, se considerara como retirado.

Por vueltas, consiste en programar un número de vueltas las cuales deben ser cubiertas por los pilotos, aquel que no realice el número de vueltas pactado se considerara como retirado, el primer piloto en cubrir el número de vueltas será el ganador de la competencia.

1.2 RECORRIDO

El recorrido deberá de ser practicable en cualquier condición atmosférica para cada motocicleta debidamente equipada y homologada para este tipo de competencia.

1.3 TIEMPO DE CARRERA

El tiempo mínimo por vuelta será de 8 minutos y tiempo total superior a 1 hora y 30 minutos. El ganador de una competencia será el piloto que cumpla con el tiempo establecido más 1 vuelta.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

El Director de Carrera podrá modificar o anular parte del recorrido si lo considera necesario por seguridad de los pilotos o cualquier otro motivo que lo requiera.

1.4 PUBLICACION DEL REGLAMENTO PARTICULAR (RP)

El reglamento particular (RP) deberá ser revisado, ratificado y publicado por la Federación Colombiana de Motociclismo y deberá contener toda la información detallada sobre la competencia: día y hora de la reunión informativa, el recorrido, las condiciones de seguridad, fecha y costos de las inscripciones, mínimo y máximo de cupos, formato de liberación de responsabilidades.

1.5 FORMATO DE INSCRIPCIÓN

Todas las inscripciones deberán estar completamente diligenciadas con toda la información requerida especificando Liga y Club que representa, Marca de la Moto, Categoría y los datos complementarios exigidos por el organizador.

1.6 JURADO DE COMPETENCIA

El jurado velará para que el Código Deportivo, el Reglamento Particular y el presente reglamento general, sean respetados durante la competición. El Director de Carrera, el presidente o delegado de la Fedemoto, el presidente o delegado de cada liga conformaran el Jurado de Competencia y estarán asesorados por la Comisión Nacional de Enduro. El jurado es la máxima autoridad durante la carrera y tendrá la obligación de pronunciarse, por mayoría de votos, sobre todas las conductas y casos de pilotos y Directivos, examinará y resolverá todas las reclamaciones que surjan durante la competición. El jurado confirmará igualmente los resultados.

Parágrafo 1

El miembro del jurado que presente reclamación contra un corredor o un directivo, no participara en las deliberaciones y no tendrá derecho a voto.

Parágrafo 2 SANCIONES APLICABLES:

- a. **Amonestación:** Puede ser privada o pública.
- b. **Multa:** Penalización en efectivo
- c. **Stop and Go:** Durante la carrera el corredor será requerido para que dirija su motocicleta a la zona de penalización o pits donde permanecerá parada durante un máximo de un minuto de acuerdo a la gravedad de la falta y del concepto del Director de Carrera.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

d. **Penalización de Tiempo y/o puntos:** Imposición de tiempos o de puntos modificando el resultado actual del corredor.

e. **Descalificación:** Conlleva a la exclusión del evento o de una manga o de la clasificación.

f. **Suspensión:** Conlleva la pérdida de todos los derechos inherentes como miembro de la modalidad deportiva, prohibición de participar en cualquier otro evento de carácter nacional, departamental, distrital por un periodo determinado.

Las decisiones del Jurado de competencia son susceptibles de recursos de Reposición y en subsidio de apelación ante el Comité Ejecutivo de la FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO, el cual será interpuesto dentro de los 5 días hábiles siguientes a la celebración de la carrera en forma escrita y firmada por el responsable o delegado de la liga al cual pertenezca el interesado. Después de transcurrido este término no se aceptan reclamaciones.

1.7 OFICIALES DE COMPETENCIA

- Presidente del Jurado, Miembros del Jurado, Miembros de la Comisión nacional de Enduro
- Delegados de Ligas
- Director de Carrera
- Médico Oficial de Carrera
- Comisario Técnico
- Director de Cronometraje

1.7.1 Incompatibilidades de los oficiales

Un Oficial de Competencia no podrá ser corredor activo en el Campeonato Nacional de Hare Scramble.

1.8 FALTA DE RESPETO HACIA LAS AUTORIDADES DEL EVENTO

Las inquietudes, reclamos o protestas de los pilotos, deben ser planteados a la organización a través de su respectivo delegado. No se aceptarán falta de respeto hacia los jueces, comisarios técnicos y deportivos, Director de Carrera y Jurado Nacional. A la primera Ofensa se hará una amonestación verbal al piloto, a la segunda ofensa se le sancionará con la exclusión del evento. Las faltas de respeto por parte del delegado de la liga o cualquier otro integrante del equipo recaerán sobre el piloto en cuestión.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

1.9 PREMIACIONES

Cada competencia entregara trofeos al 1º, 2º, y 3º de las categorías E1 Júnior, E1 Senior, E1 Master, E2 Júnior, E2 Senior, E2 Master, E3 Júnior, E3 Senior, E3 Master y premiación en efectivo para los cinco primeros lugares del SCRACHT así:

PRIMER PUESTO :	\$ 500.000.00
SEGUNDO PUESTO:	\$ 400.000.00
TERCER PUESTO:	\$ 300.000.00
CUARTO PUESTO:	\$ 200.000.00
QUINTO PUESTO:	\$ 100.000.00

1.10 CLASIFICACION PARA LA COMPETICION

Las clasificaciones de cada competición se obtienen ubicando al piloto que tenga mayor numero de vueltas en el menor tiempo y así sucesivamente.

1.11 CLASIFICACION PARA EL CAMPEONATO

La clasificación para el campeonato Nacional 2011 se basa en los puntos que entrega cada competición, así:

POSICIÓN	PUNTOS
1º	25
2º	22
3º	20
4º	18
5º	16
6º	15
7º	14
8º	13
9º	12
10º	11
11º	10
12º	9
13º	8
14º	7
15º	6
16º	5
17º	4
18º	3
19º	2
20º	1



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

Todo piloto que termine la competencia para obtener los puntos para el campeonato debe cumplir por lo menos con el 75% del número de vueltas del ganador.

El piloto que tenga la mayor suma de puntos al final de las competencias será el ganador del Campeonato en su categoría por cilindraje y edad

Durante el campeonato, si un piloto hubiera ya obtenido puntos en una categoría, al cambiar de categoría no se transferirán los puntos que lleva en el momento a la nueva categoría, empezara a puntuar en la nueva categoría.

1.12 REQUISITOS PARA LA INICIACION DE LA COMPETENCIA

Ninguna competencia podrá iniciarse sin la verificación previa de los siguientes factores:

- ❖ Médico Oficial para los días del evento.
- ❖ Servicio de entidad especializada en Atención Pre-hospitalaria Adscrita al servicio seccional de salud ó de riesgo, que incluya mínimo 1 ambulancia Medicalizada y una Ambulancia Básica con personal Paramédicos suficiente.
- ❖ Puesto de Mando Unificado (Carpa o Local)
- ❖ Servicio de Bomberos.(Personal, vehículo cisterna y Equipos).
- ❖ Servicio de Policía Nacional. (suficiente para el control del evento)
- ❖ Permisos respectivos de Secretarías de Administración Municipal (Gobierno, Espacio Público, Tránsito, Hacienda y Deportes)
- ❖ Mínimo 6 Extintores tipo ABC en los pits o disponibles en el circuito.
- ❖ Demarcación Total de la pista o encerramiento total del Circuito.
- ❖ Banderas Reglamentarias, señales, numerador indicativo de las vueltas y cronómetros.
- ❖ Equipos de comunicación
- ❖ Memorando escrito indicando quienes son los Directivos, Comisarios y oficiales de la competencia (reglamento particular)
- ❖ Equipo de grabación magnetofónico y equipo de perifoneo
- ❖ Equipo de Cronometraje.
- ❖ Reloj para hora oficial y tablero para publicación de información o resultados.
- ❖ Recipientes suficientes para desechos de lubricantes y basuras.
- ❖ Baños suficientes para zona de pits y público.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

- ❖ Oficina acondicionada para la organización del evento.
 - ❖ Exigir documentación a los participantes (pólizas medicas y salud) a las motocicletas y vehículos (seguros obligatorios, tarjeta de propiedad y manifiesto de importación de la moto).
 - ❖ Pólizas de Responsabilidad Civil Extracontractual y Daños a Terceros por valor mínimo de:
 - \$ 50'000.000 para eventos en vías públicas.
 - \$ 30'000.000 para eventos en espacios privados.
 - \$ 20'000.000 para eventos en escenarios especializados.
1. Carta de concepto favorable de desarrollo del evento por parte de la Comisión Técnica y Comisión Deportiva de la Modalidad 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:
 - ✚ Local: Por la Alcaldía Municipal.
 - ✚ Regional: Por el Instituto Departamental Territorial de Vías.
 - ✚ Nacional: Por el Instituto Nacional de Vías del Ministerio de Transporte.

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

1.13 PARADA ANTICIPADA DE LA COMPETICIA

El Director de carrera tiene el derecho por propia iniciativa, por medidas de seguridad, o por otras causas de fuerza mayor, a detener una carrera prematuramente o cancelar parte o el evento completo.

Si cualquier competición es interrumpida antes que se haya completado el 50% del tiempo de competencia, la competición se declara nula e inválida. Se podrá realizar una nueva partida que tendrá lugar 30 minutos después de la detención de la carrera inicial.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

Si cualquier competición es interrumpida después de que los pilotos hayan completado el 50% y menos del 70% del tiempo total, será potestad del jurado decir si es nula o válida, y declarara los resultados y premios que considere justificados según las circunstancias, el resultado se determinara con base en los lugares de los pilotos en la vuelta anterior al despliegue de la bandera roja. Si se ha cumplido más del 70% del tiempo programado se declarara cumplida y se premiara de acuerdo al orden de llegada en el momento de la suspensión de la competición

2. COMPETIDORES

2.1 LICENCIA DE LOS PILOTOS

Cada piloto deberá afiliarse y estar en posesión de la licencia otorgada por la **Federación Colombiana de Motociclismo** y válida para el año en curso. El Valor de la Licencia Nacional es de \$100.000.00 (Cien mil pesos moneda corriente) y de esta manera se garantizará el uso del **NÚMERO ÚNICO NACIONAL**, en caso de no adquirirse por el año el piloto deberá pagar \$20.000.00 (Veinte mil pesos mcte.) por evento y la organización le asignara un número en cada carrera.

2.2 VALOR Y FECHA DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

Las inscripciones tendrán un valor de \$ 80.000. El cierre de las inscripciones oficiales será el jueves anterior a la fecha de competencia a las 5 p.m. A partir de este plazo y hasta 2 horas antes de iniciar el evento, el valor de la inscripción será de \$140.000.

2.3 REQUISITOS PARA INSCRIPCIONES

El piloto debe presentar Licencia Nacional o por el evento de Fedemoto, Seguro medico con vigencia mínima de 6 meses o carné de EPS, Documento de identidad y debe firmar la carta de exoneración de responsabilidad. Los menores de edad deben presentar permiso de los padres.

2.4 NÚMERO DE COMPETIDORES

El evento puede ser cancelado si el número de participantes es insuficiente. El organizador está también autorizado a fijar (si lo considera necesario) un número máximo de participantes; dicho número máximo deberá estar descrito en el Reglamento Particular "R.P." Si hubiesen demasiados pilotos inscritos, el método usado para seleccionar dichos pilotos deberá estar descrito en el "R.P.". Tendrán prioridad los pilotos que ya hubiesen obtenido puntos en previas válidas del corriente campeonato y a los pilotos que estuvieron clasificados entre los primeros seis de cada clase del año anterior.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

3. CATEGORIAS Y ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS

3.1.1 CATEGORIA PRO

Será la máxima categoría de esta modalidad del motociclismo, en esta podrán participar todos los pilotos con un rendimiento deportivo que este dentro del 15% del tiempo del ganador de una valida, no importa la categoría por cilindrada de acuerdo a la moto que posea.

Fedemoto promueve a los pilotos por su rendimiento deportivo y es un gran honor ser invitado y participar en dicha categoría, los pilotos se reservan el derecho de participar en esta categoría, una vez halla ingresado a esta categoría esa será su categoría durante el presente año.

Harán parte de estas categorías PRO los primeros 5 pilotos del campeonato nacional de Motocross en las categorías MX1 y MX2.

Los participantes de la categoría PRO serán los únicos que opten por el dinero en efectivo ofrecido en cada una de las validas nacionales de la modalidad de Hare Scramble, además serán los únicos que conformaran los seleccionados nacionales que representen a nuestro país en eventos de carácter internacional.

3.1.2 CATEGORIAS POR CILINDRAJE Y EDAD

Las categorías son de acuerdo al cilindraje y a la edad de los pilotos, así:

Cat. Cilindraje	Cat. Por edad	
Enduro 1 De 100c.c. - Hasta 125c.c. 2T De 175c.c. - Hasta 250c.c. 4T	Júnior hasta 25 años Señor de 26 a 39 años Master de 40 años en adelante	
Enduro 2 De 126c.c. - Hasta 250c.c. 2T De 251c.c. - Hasta 450c.c. 4T	Júnior hasta 25 años Señor de 26 a 39 años Master de 40 años en adelante	
Enduro 3 De 251c.c. - Hasta 500c.c. 2T De 451c.c. - Hasta 650 4T	Júnior hasta 25 años Señor de 26 a 39 años Master de 40 años en adelante	



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

3.2 ORGANOS INTRÍNSECOS DE LA MOTOCICLETA

Serán verificados rigurosamente los siguientes elementos al ingreso al parque de motos o pits:

- 3 Números reglamentarios (uno en la parte delantera y dos en los costados)
- Factor Sanguíneo del piloto (RH) marcado en moto
- Maniguetas de embrague y de freno.
- Guardabarros trasero
- Estado de las llantas
- Silenciador

3.3 EQUIPO DE SEGURIDAD DEL PILOTO

- Casco de competición Homologado. Ver Anexo 1.
- Uniforme Homologado, Guantes, Pechera, Riñonera, Cuellera, Botas

No se permitirá que los pilotos o acompañantes prueben o conduzcan motocicletas en el área de la competencia sin el debido equipo de seguridad

3.4 NUMEROS REGLAMENTARIOS





FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

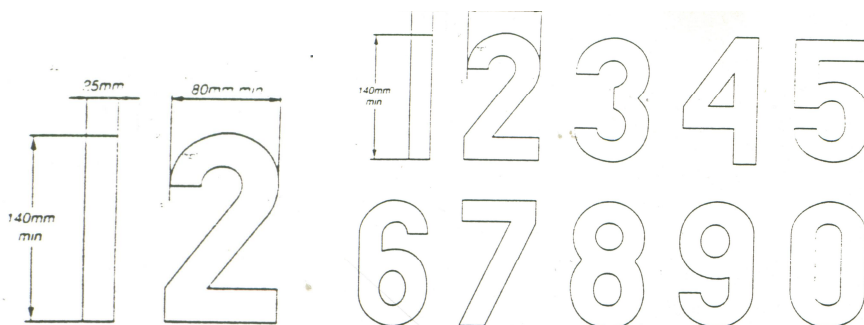
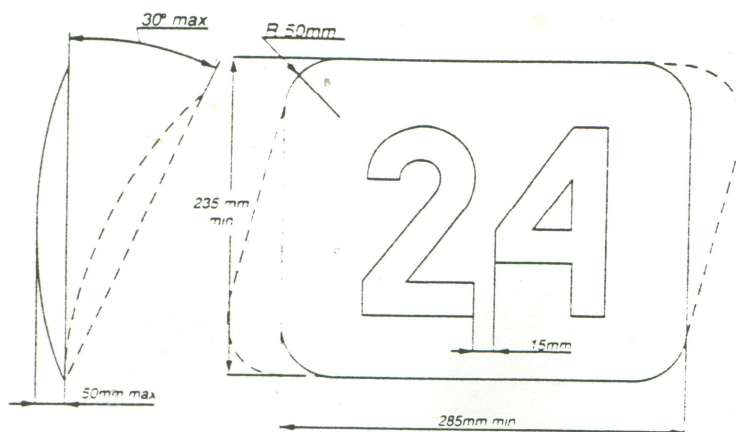
Los fondos serán con las dimensiones mínimas de 20 cm. de ancho, 20 cms de alto y cada digito del número será de 12 cm. de alto, 6 cms de ancho y 2 cm. de espesor. El número que no cumpla con las especificaciones deberá ser cambiado, el color de fondo y numero será de acuerdo a cada categoría, así:

Fondo Amarillo numero Negro para Enduro 3,

Fondo Rojo numero Blanco para Enduro 2,

Fondo Blanco numero Negro para Enduro 1.

El tipo de número deberá ser completamente plano y vertical. Ver diagrama





FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

3.5 VERIFICACION DE LAS MOTOCICLETAS DURANTE LA COMPETICION

La organización debe contar con un Comisario Técnico que realizará la revisión técnica a las motos dentro del parque cerrado y antes del ingreso a pista. En cualquier momento se puede verificar el estado de la moto en la meta, salida o en cualquier control de paso las motocicletas. Si falta algo en la verificación o si existe alguna duda, el juez responsable del sitio tomara nota e informara al Director de Carrera para tomar las medidas del caso. Toda violación a esta regla será considerada como una infracción y conllevara exclusión.

3.6 SUSTITUCION DE MOTOCICLETA

Después de iniciada la competencia, no se puede cambiar de moto por situaciones de desperfectos mecánicos, no se pueden pasar los números adhesivos a otra motocicleta. Toda violación a esta regla será considerada como una infracción y conllevara exclusión.

4. ORGANIZACION GENERAL DE LA COMPETINCION

4.1 ZONA DE PARQUEO Y REMOLQUES

La organización deberá habilitar una zona dura para el parqueo de vehículos, remolques

4.2 PARQUE MOTOS O PITS

4.2.1 Parque de motos o pits

El parque de motos o pits deberá estar delimitado y cercado a fin de prohibir la entrada a toda persona no autorizada. Esta zona deberá tener una entrada y una salida hacia el circuito y una entrada y salida para las motos hacia la zona de los remolques. Las entradas y salidas deberán estar claramente señaladas.

4.2.2 Jueces en Parque de motos o pits

La zona deberá estar vigilada por oficiales, para asegurarse que ninguna persona no autorizada pueda ingresar en el o tener acceso a las maquinas. Los oficiales encargados del control del parque de motos o pits deberán llevar un distintivo conocido por todos los interesados y por los pilotos en particular.

4.2.3 Autorizados en Parque de motos o pits

Solo ingresan los mecánicos, ayudantes y el piloto en su moto. El organizador podrá decidir si permitir el acceso al parque de motos o pits a representantes de la prensa y bajo que ~~condiciones, para garantizar que el trabajo de los pilotos en esta área no se vea afectado.~~

CARRERA 7 No. 32-16 EDIFICIO SAN MARTÍN PISO 8 OFICINA 806 TELEFAX 350 00 42
WWW.FEDEMOTO.ORG - E-MAIL: FEDEMOTO@YAHOO.ES
BOGOTÁ D.C - COLOMBIA



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

4.2.4 Prohibiciones en Parque de motos o pits

En el interior del parque de motos o pits y bajo pena de exclusión de la competencia, el piloto tiene prohibido:

- Tocar la motocicleta de cualquier otro piloto
- Fumar el piloto, el mecánico o los ayudantes.
- Consumir bebidas alcohólicas el piloto, el mecánico o los ayudantes.

4.2.5 Trabajos en el Parque de motos o pits

Todos los trabajos de puesta a punto, limpieza y abastecimiento, o reparaciones durante la competición deben ser efectuados en la zona de mecánica (Parque de Trabajo) o Zona de Pits por los mecánicos y ayudantes. Toda violación a esta regla será considerada como una infracción y conllevará exclusión.

4.2.6 Motos en parque de motos o pits

Las motocicletas deben estar ubicadas en el parque de motos o pits, mientras no estén en competencia, deberán permanecer en. No podrán estar circulando por el circuito de competencia cuando se este o no desarrollando una competición que no sea la que le corresponde, únicamente podría circular cuando su categoría este en competencia o que se halla dado pista abierta. En caso de retiro de un piloto por fatiga física, accidente o por alguna otra razón, la moto no deberá circular por el circuito, esta deberá mantenerse en parque de motos o deberá ser llevada a la zona de remolques. Toda violación a esta regla será considerada como una infracción y con llevara exclusión.

4.2.7 Zona de penalización.

Al final (salida) de los pits esta la zona de penalización en donde se aplicara el Stop and Go.

4.2.8 PARQUE CERRADO

El parque cerrado se ubicara detrás de la línea de salida o a un lado de esta, estará debida mente encerrado. El piloto debe ingresar la moto 1 hora antes de la respectiva salida para practicarle la correspondiente revisión técnica, ninguna moto podrá pasar a la línea de salida o circular en la pista si no ha sido revisada. Para la revisión técnica se debe presentar la Licencia Nacional o Licencia por evento. La revisión técnica se practicara antes del inicio de la primera categoría del día y las motos que no participen deberán quedar en parque cerrado. Terminada la revisión



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

técnica se colocara un sticker en la parte superior derecha del numero frontal de la moto y el piloto podrá realizar una vuelta de reconocimiento, la sanción por violación a esta norma es la exclusión.

4.3 ZONA DE SALIDA

Esta se compone de una línea imaginaria lo suficientemente larga para formar en una sola línea a una categoría que tome inicio de la competencia. Deberá estar debidamente señalizada. El área al frente de la línea de salida debe ser restringida y preparada de manera consistente para que provea en lo posible las mismas condiciones a todos los pilotos. El acceso a esta área no esta permitida, excepto para jueces y fotógrafos.

4.4 ORDEN DE SALIDA

El orden de salida de las categorías se sorteara 2 horas antes del inicio de competencia, este sorteo se hará en la reunión de jurado.

4.5 PREPARACION PARA LA SALIDA

4.5.1 Llamado a la línea de salida

15 minutos antes de la hora de salida de una categoría se avisara por el sonido oficial a los pilotos para que se preparen y para que se dirijan a la zona de salida.

4.5.2 Posiciones en la línea de salida

El juez de salida llamara por orden a los pilotos para que se ubiquen en la línea de salida, este llamado en orden se hará de la siguiente manera: en la primera valida se llamara a ubicación de acuerdo al orden de inscripción y a partir de la segunda valida de acuerdo al orden de clasificación general del campeonato. La moto deberá ubicarse estando apagada y solo se llamara 3 veces a un piloto de lo contrario se llamara al siguiente en el orden establecido.

4.5.3 Motos apagadas en línea de salida

Las motos apagadas se ubican en la línea de salida y solo se podrán prender cuando el juez de salida de la orden, la sanción por violación a esta norma es la exclusión.

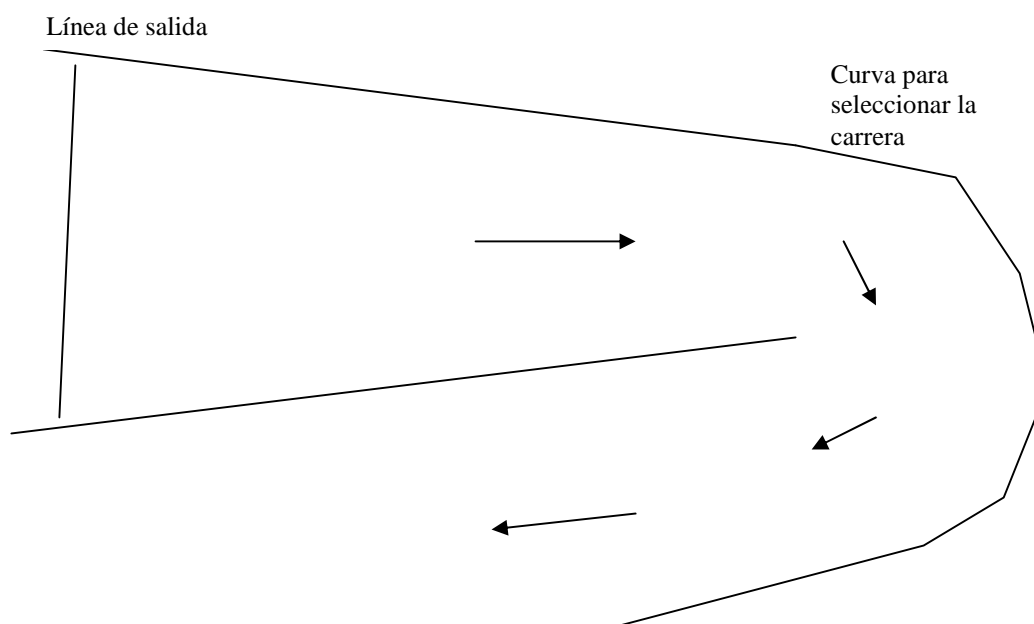
Las motos podrán ser sostenidas UNICAMENTE DE LA PARTE TRASERA O GUARDABARRO DE LA MOTO por un auxiliar del piloto, éste sólo cumplirá la función de sostenerla; queda expresamente prohibido moverla, adelantarla, atrasarla en el momento de la salida. La sanción por violación a esta norma es la exclusión del piloto.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

Plano de Zona de salida



4.5.4 Prohibiciones en línea de salida

No se permite acompañamiento en la línea de salida desde que el juez de salida de orden de desalojo. Excepto la persona que sostiene la moto si fuera necesario. La sanción por violación a esta norma es la exclusión.

4.5.5 Salida tipo Lemans

Cuando el juez autoriza prender moto, se tendrá 1 minuto para esta situación y los pilotos se deben ubicar 10 metros por delante de la moto, con la rodilla en tierra. Cuando el juez da la salida el piloto deberá correr hacia la moto, montarla e iniciar su desplazamiento en ella.

4.5.6 Señal de Salida

La señal de salida se dará con Bandera Cuadros, Bandera Verde, Corneta de aire o pito.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

4.5.7 Falsa Salida

Si un piloto se adelanta a la señal de salida, una Bandera roja agitada indicara una falsa salida. Los corredores tendrán que regresar rodilla a tierra para dar 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.

4.5.8 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.

4.6 DURANTE EL DESARROLLO DE LA COMPETICION

4.6.1 Piloto fuera de pista

El piloto que sea sacado bruscamente de la pista por falta intencionada de otro piloto y omita un obstáculo, puede continuar con la práctica o competición y el infractor deberá ser sancionado.

Un piloto que haya salido del recorrido solo puede continuar la competición si entra de nuevo a la pista con prudencia desde el mismo punto donde haya salido.

4.6.2 Sustitución de Piloto

Ningún piloto puede sustituir a otro por fatiga física, accidente o retiro de competición. La violación a esta norma es la exclusión de los dos pilotos. A no ser que la prueba de Hare Scramble se desarrolle por parejas.

4.6.3 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.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

4.6.4 Recortar Camino

Durante la carrera esta prohibido recortar el recorrido, dejar el recorrido, variar el recorrido o efectuarlo por sitio no demarcado o realizarlo en sentido inverso. La sanción será la exclusión de la respectiva sesión de práctica o competición. Si es necesario el jurado podrá de determinar sanciones adicionales.

4.6.5 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.

4.6.6 Ayuda exterior

Cualquier ayuda exterior esta prohibida si la ayuda se produce en el circuito por algún miembro del equipo o allegado al piloto en el segundo grado de consanguinidad, excepto la asistencia normal recibida en el parque de motos o pits. Si por alguna eventualidad la ayuda externa se produce por el público, las autoridades de la prueba deberán contemplar y determinar claramente esta situación, para establecer un criterio al respecto, pues se estima que en estos casos no es aplicable la sanción, la excepción a esta norma la constituye el hecho de que la ayuda sea prestada por el juez por razones de seguridad. La sanción por la violación de esta norma es la exclusión.

4.6.7 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

4.7 ABASTECIMIENTO

4.7.1 Zonas de abastecimiento

El abastecimiento solo podrá efectuarse en el parque de motos o pits. La penalización por esta infracción es la exclusión.

4.7.2 Moto apagada en abastecimiento

El motor debe estar apagado durante el abastecimiento. La penalización por esta infracción es la exclusión.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

4.8 PROCEDIMIENTO DE STOP AND GO

4.8.1 Información por sonido oficial

Durante la competición el juez informara a través del sonido que al piloto numero XX se le aplicara un Stop and Go, entonces el tablero marcado con el numero del piloto se le muestra y este tendrá que dirigirse con su motocicleta a la zona de penalización (final de los Pits)

4.8.2 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.

4.8.3 Asistencia en stop and Go

Cuando un piloto es penalizado con un proceso Stop and Go, no puede recibir ningún tipo de asistencia. La violación a esta norma le aplicara la bandera negra.

4.8.4 Penalización con tiempo

En el caso de que un piloto penalizado no haya podido realizar el procedimiento de Stop and Go antes de finalizar la competición, se aplica el tiempo que el Director de Carrera había considerado para su sanción

4.9 COMUNICACIONES PROHIBIDAS

No se permiten los radios de comunicación con los pilotos. Todas las consultas a miembros del equipo están restringidas a los pits. La violación a este punto significa la exclusión.

4.10 RETIRO VOLUNTARIO

Cualquier piloto que se haya retirado de la competencia, esta obligado a comunicarlo a la organización y no continuará el recorrido en compañía de otro piloto. Toda infracción a esta regla puede ocasionar la suspensión de este piloto así como la exclusión de los pilotos que el ha acompañado

4.11 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 de la competición toda la sección afectada, y efectuar un reajuste en el recorrido. Esta decisión será ratificada por el jurado de competencia.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

4.12 RECORRIDOS

4.12.1 La ruta oficial bien señalizada

El recorrido oficial, el cual esta prohibido abandonar bajo ningún concepto, debe estar totalmente demarcado y señalado, el ancho del recorrido debe ser de por lo menos 6 metros.

El recorrido no debe tener nada de obstáculos como llantas y palos ubicados estratégicamente, debe ser lo mas 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 ese recorrido y el hecho de haberse extraviado, no será aceptado como excusa en caso de retraso. En las zonas donde los pilotos deben seguir un recorrido NO bien definido (por ejemplo prado, terreno accidentado, senderos, etc.) los organizadores deberán señalar claramente y con precisión estos pasajes

4.12.2 Pista abierta y cerrada

Por ninguna razón habrá entrenamientos los días previos a la carrera. El día de la competencia habrá pista abierta de 9:30 a.m. a 10:30 a.m. Desde el momento que se anuncie pista cerrada el piloto que infrinja este anuncio, será penalizado con un Stop and Go en la primera ocasión y con la exclusión en la segunda ocasión.

4.12.3 Muestra de las señales

Las muestra de las señales o indicaciones utilizadas para la señalización del recorrido deberán estar expuestas en la zona de salida

4.12.4 Mapa en Meta

Se debe contar con un mapa tamaño pliego de cartulina publicado en la cartelera oficial para información de los interesados y para manejo de reunión con pilotos.

4.13 CONTROLES DE PASO DURANTE EL RECORRIDO

El piloto debe pasar por todos los controles de paso establecidos para el recorrido. En estos estarán ubicados jueces que los planillarán en el orden que van cruzando.

Cualquier piloto que no pase por un control de paso estará cambiando el recorrido, por lo tanto será excluido.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

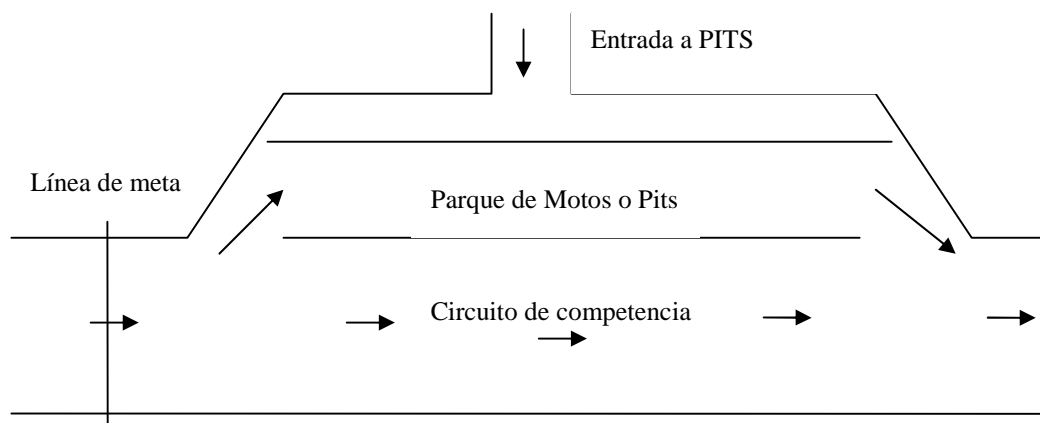
PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

4.15 ZONA DE META Y POSTMETA

4.15.1 Zona de meta

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.

Plano de Parque de motos o Pits y zona de llegada



4.15.2 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 de 10 minutos después de la llegada del último piloto de su categoría.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

4.15.3 Comportamiento en PostMeta

Una vez el piloto cruce la zona de meta deberá rodar a baja velocidad, prohibido devolverse por la zona de meta, deberá salir hacia la zona de pits o parque de motos.

Todo manejo antideportivo de un piloto durante la competencia será sancionado con un stop and Go o con exclusión a criterio del Director de la Carrera

5. CRONOMETRAJE Y SENALIZACION

Los instrumentos utilizados para el cronometraje deberán de ser manejados bajo la supervisión del Director de cronometraje. Si los instrumentos de cronometraje dejasen de funcionar, los tiempos deberán de ser tomados manualmente.

5.1 FORMATO DE TIEMPOS

La toma de tiempos por el control de paso de meta se efectuara en horas, minutos y segundos, el instrumento de cronometraje (reloj) utilizado permitirá leer la hora, minuto y segundo y deberá funcionar bajo la Hora oficial.

5.2 SEÑALIZACION

Banderas y significados

Las dimensiones de las banderas son de 40cm por 60 cm., las dimensiones del tablero de 30cm por 50cm.

- ✚ **Bandera a Cuadros:** Indica Largada y llegada.
- ✚ **Bandera Amarilla Inmóvil:** peligro debe disminuir la velocidad al mínimo, prohibido adelantar.
- ✚ **Bandera Amarilla Agitada:** Peligro inmediato, prepárese para parar, prohibido adelantar.
- ✚ **Bandera Blanca con cruz roja en el centro:** Máxima precaución, ambulancia o paramédicos por accidente en la pista.
- ✚ **Bandera Verde:** Vía libre, pista abierta.
- ✚ **Bandera Negra:** Debe ser manejada solamente por el Director de Carrera. Agitada a un corredor indica que este debe parar. Descalificación.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

- ✚ **Bandera Roja:** Debe ser manejada solamente por orden del director de Carrera. Indica parada inmediata de la carrera y vía cerrada.
- ✚ **Bandera Azul:** Precaución, el corredor va a ser sobrepasado, debe ceder el paso, esta siendo sobre pasado por los punteros.
- ✚ **Tablero Stop and Go,** es un tablero Blanco con letras negras que digan Stop and Go e indique el numero del piloto.

Debe haber por lo menos 3 jueces en el recorrido, solamente con bandera azul.

6. REGLAS GENERALES

6.1 ACEPTACION DE LAS DECISIONES OFICIALES

Cualquier piloto esta obligado a aceptar todos los resultados, medidas, distancias y decisiones oficiales, y autoriza así mismo a los organizadores a publicarlos de la forma que ellos juzguen mas apropiada. El piloto accede igualmente a que toda publicidad que el haga, vinculada a la competición o que sea hecha en su nombre este conforme con la verdad, sea precisa, y que no se preste a equívocos.

El piloto se compromete igualmente a no hacer aparecer ninguna publicidad concerniente a los resultados antes de la publicación oficial por los organizadores y en caso de modificaciones que afecten a la clasificación como consecuencia de reclamaciones o por cualquier otra razón, el no hará aparecer mas que la clasificación o los resultados así modificados.

Todo piloto estará obligado a poner en sus motos la publicidad particular de cada evento, que se entregara en la revisión de motos o en la inscripción de los pilotos

6.2 RECLAMACIONES

Las reclamaciones sólo podrán ser presentadas por infracciones al reglamento, ante el Director de carrera o el Jurado Nacional, por el representante o delegado respectivo, en forma escrita y respetuosa, haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, número de licencia y el motivo de la reclamación dentro del término de treinta (30) minutos siguientes a la finalización de la serie, clase o categoría de una competencia. En caso de No existir delegado representante, se aceptara la reclamación directamente por el piloto afectado previa autorización del Jurado Nacional.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

6.3 DEMANDAS

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 de trescientos mil pesos (\$300.000.00) M/cte. Si la demanda prospera y las pretensiones del demandante son justas, se les devolverá el dinero. Si no se distribuirá de la siguiente manera:

- La suma de \$100.000.00 para el piloto de la máquina demandada.
- La suma de \$100.000.00 para fondos de **FEDEMOTO**.
- La suma de \$100.000.00 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.

PARAGRAFO: 3

El Jurado Nacional, se reserva el derecho de revisar las tres primeras motocicletas clasificadas en cualquier categoría cuando lo estime conveniente, aún sin que haya mediado demanda.

6.4 MULTAS Y FIANZAS DE LAS RECLAMACIONES

La secretaria del evento tendrá una cuenta de todas las multas y fianzas de las reclamaciones que reciba, y enviara la cuenta y el importe cobrado de las mismas a la Fedemoto, una vez finalizada la competición.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

6.5 INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

La interpretación del presente reglamento, y del RP es competencia del Jurado, quien tiene igualmente el poder de resolver cualquier otra cuestión no prevista en este reglamento. En situación de duda frente a casos complejos o no contemplados en la presente normativa serán resueltos a la luz de los reglamentos de la **FIM Latín América**, la **Federación Internacional de Motociclismo - FIM** - y en situación de vacíos se decidirá en equidad.

RESUMEN DE PENALIZACIONES

STOP AND GO

1. Prender moto antes de la orden del juez
2. Primera Salida en falso
3. Sacar de la pista a un piloto
4. Circulación durante pista cerrada, primer llamado de atención
5. Manejo antideportivo

EXCLUSIONES

6. Sustitución de motocicleta
7. Tocar otra motocicleta
8. Poner el motor en marcha en Parque de motos
9. Fumar
10. No trabajar en Parque de motos
11. Moto no ubicada en Parque de motos durante desarrollo de una competición.
12. Moto en circulación durante el desarrollo de otra categoría
13. Segunda salida en falso.
14. Sustitución de piloto
15. Detención de piloto en el recorrido.
16. Recortar camino, variar el recorrido, girar en sentido inverso
17. Acompañamiento de la moto
18. Ayuda exterior
19. Fuerza motriz externa
20. Abastecimiento fuera del parque de motos



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

21. Motor prendido durante abastecimiento.
22. Asistencia Durante Stop and Go.
23. Empleo de radios de comunicacion
24. Circulación durante pista cerrada, después de primer llamado de atención
25. No pasar por un control de paso
26. Manejo antideportivo



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

REGLAMENTO TÉCNICO PARA LOS CAMPEONATOS NACIONALES DE ENDURO Y HARE SCRAMBLE

1. VERIFICACIONES TÉCNICAS

1.1. Verificaciones y Comprobaciones

Se desarrollarán de acuerdo a la normativa F.I.M. y de la F.I.M. LATIN AMERICA. El piloto o su mecánico, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación F.I.M. y FEDEMOTO. El piloto o su mecánico, debe presentar su equipo. En la Verificación Técnica se controlará:

➤ **Casco:** que deberá 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, deberán 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.
- Números reglamentarios: (Fondo, color y tamaño) en las motocicletas.
- Manillar: Está prohibido el uso de manillares fabricados en fibra de carbono u otros materiales compuestos.
- Maniguetas de embrague y freno en perfecto estado.
- Chasis, que se precintará y se anotará su número.
- Cilindro.
- Cubrecadenas. Protector piñón de ataque.
- Botón de pare.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

**PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3**

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 precintada (el precinto se colocará en el bastidor, debiéndose tomar nota de su número por el Comisario Técnico en la ficha correspondiente). Todo piloto está autorizado a emplear dos motocicletas presentadas al control técnico a su nombre. Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos. No se puede cambiar de motocicleta en el transcurso de una manga. A la entrada de la zona de pre-parque, el Comisario Técnico efectuará un control de los precintos. Durante la prueba, el Comisario Técnico controlará los precintos 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.

Inmediatamente después de la carrera, las tres primeras motocicletas de cada categoría, 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, 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.

Si durante los entrenamientos o 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.

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.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

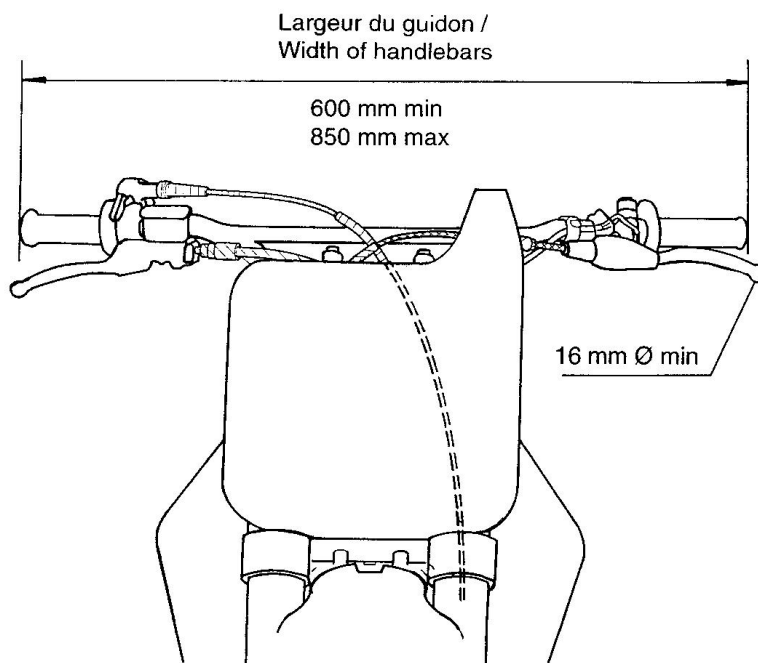
PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

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.

1.2. Manillar

El manillar no podrá tener un largo menor de 600 mm. ni superior a 850 mm. El largo máximo de las empuñaduras del manillar no debe ser superior a 150 mm. y deben estar sujetas en los extremos del mismo. Todo manillar (con barra o sin ella) llevará un protector. Está prohibido el uso de manillares fabricados en fibra de carbono u otros materiales compuestos.



1.3. Maniguetas

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



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

1.4. Porta números Delanteros

En las placas Porta números delanteras deben de aparecer:

- Color del fondo de acuerdo a los Reglamentos del Campeonato Nacional.
- El número del corredor de acuerdo a los Reglamentos del Campeonato Nacional.
- El logo de Campeonato Nacional y/o **FEDEMOTO**.
- El Departamento al cual representa.

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.

Las dimensiones mínimas de las cifras deben ser:

Altura: 120 mm.

Ancho: 60 mm.

Ancho del trazo: 20 mm.

Espacio entre cifras: 15 mm.

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

1.5. Porta números laterales

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

Altura: 100 mm.

Ancho 70 mm.

Ancho del trazo: 25 mm.

Espacio entre cifras: 15 mm.

1.6. Vestimenta pilotos y protecciones

Es responsabilidad de cada corredor elegir un casco y un equipamiento que reúna las condiciones de seguridad apropiadas. Tanto el casco como la protección ocular y la vestimenta han de ser conformes 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 de los



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

cascos y las vestimentas. Durante los entrenamientos y carreras, los pilotos han ir equipados de la siguiente manera:

Cascos

- Los cascos deben poseer las correspondientes etiquetas identificativas de la normativa de seguridad indicadas en la normativa FIM
- El casco debe estar en buen estado, conservando sus características de seguridad, estando correctamente abrochado y bien ajustado a la cabeza del piloto.
- Protección de los ojos
- El corredor debe llevar colocadas las gafas protectoras a la salida de las correspondientes tandas de éntrenos y mangas.

Equipo y vestimenta de protección

La vestimenta mínima a emplear será:

- Botas de cuero o material equivalente hasta las rodillas
- Protección para el cuello (cuellera)
- Guantes resistentes
- Pantalones largos (hasta los tobillos)
- Con el fin de evitar rasguños, en caso de accidente, los brazos de los pilotos deberán estar enteramente cubiertos por una vestimenta de protección de material apropiado.
- Protección del tórax/espalda.
- Numero de dorsal
- Los corredores deberán llevar un número de dorsal de acuerdo con lo estipulado en estos Reglamentos.
- Obligatoriamente llevaran los números de dorsal sobre camiseta o sobre la protección caso de llevarla sobre la camiseta.
- Estas deben ser con contraste y tamaño suficiente para facilitar la correcta visibilidad del equipo de cronometraje.
- **APELLIDO, NOMBRE DEL PILOTO.** Pueden llevar impreso el nombre o apellido en la espalda de la camiseta.

2. MEDIDA DEL CILINDRAJE

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



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

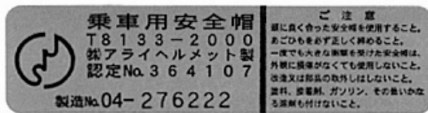
D= Diámetro

C= Recorrido del pistón desde su punto más bajo

Capacidad= (DxDx3.1416Xc)/4

3. 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.



(JAPAN) JIS T 8133 : 2000
(Label affixed inside the helmet).



(USA) SNELL M2005
(Label affixed inside the helmet).




(USA) SNELL M 2010
(Label affixed inside the helmet).



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

TABLA EUROPEA



E1 for Germany, **E2** for France, **E3** for Italy, **E4** for Netherlands, **E5** for Sweden, **E6** for Belgium, **E7** for Hungary, **E8** for Czeck 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 Bielo 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.



FEDERACION COLOMBIANA DE MOTOCICLISMO

PERSONERÍA JURÍDICA 1003 DE ABRIL 9 DE 1970
NIT. 800.176.937-3

INTERPRETACION DEL REGLAMENTO NACIONAL DE 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 HARE SCRAMBLE entra en vigor el día 1 de Enero de 2011 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 opongán al presente Código Deportivo.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.



LUIS ALBEIRO ESTRADA PEREZ
PRESIDENTE

JOSE ANDRES MORENO ESTRADA.
SECRETARIO