



Reglamento
Campeonato Provincial de Enduro FIM
Mendoza

2026

1 GENERALIDADES

1.1 Generalidades

La federación Mendocina de Motociclismo Deportivo FEMEMOD ha establecido para el Campeonato Provincial de Enduro FIM Mendoza acorde con los reglamentos del Código Deportivo de CAMOD y FIM LA

Cada evento se desarrollará en uno o más días de competencia y el propósito de este tipo de eventos es el de poner a prueba la confiabilidad de las motocicletas y la habilidad de los pilotos participantes, los cuales deberán cubrir la totalidad de la prueba bajo las condiciones impuestas.

1.2 Recorrido

El recorrido deberá ser practicable en cualquier condición atmosférica. La duración diaria del recorrido debe ser entre cuatro a siete horas,. El recorrido deberá tener un mínimo de dos vueltas por día,

Las pruebas especiales deben ser cronometradas desde la primera vuelta.

1.3 Publicación del Reglamento Particular(RP)

El Reglamento Particular (R.P.) deberá ser proporcionado y publicado por el organizador quien debe brindar toda la información detallada sobre el recorrido, la velocidad promedio, el lugar Sede, los hospedajes, las condiciones de seguridad, el costo de las inscripciones, etc. Deben ser publicado por los medios del Campeonato 20 días antes del evento

1.4 Jurisdicción

Cada evento será supervisado por un Jurado compuesto por miembros de esta federación, integrado por presidente y dos miembros. Este jurado deberá asegurarse que las decisiones que se tomen estén acorde con el código deportivo de esta federación, con el reglamento particular.

1.4.1 Atribuciones del presidente del Jurado

El presidente convocará a una reunión al inicio del Evento, y durante la misma se aprobará y notificará de los siguientes aspectos:

- Modificaciones, si las hay, en el RP después de abierto el periodo de inscripción, verificando que los participantes sean informados de los mismos.
- Verificar las medidas de seguridad del Evento y cualquier modificación que considere pertinente para mejorar la seguridad de la competencia.
- Verificar los permisos otorgados por las autoridades competentes y la póliza de seguro a terceros suministrada por el organizador.

Al final de cada día de competencia, antes de publicar los tiempos oficiales, el presidente convocará una reunión para oír el reporte del director de Carrera, y otros oficiales que considere necesario, y deberá firmar la clasificación oficial del día junto con el director de Carrera.

1.4.2 Atribuciones del Jurado

El Jurado ejerce el control supremo del evento, pero solo en lo que respecta al Reglamento y Regulaciones de esta federación y del R.P. En consecuencia, los miembros del Jurado solo son responsables ante FEMEMOD. Son responsables del lado deportivo del evento que se está desarrollando. Cualquier responsabilidad civil y legal recae en el Organizador. El Jurado no está autorizado para alterar o complementar los reglamentos, pero puede tomar decisiones en los siguientes casos excepcionales:

- El Jurado es el único órgano autorizado para decidir sobre cualquier protesta que pueda causarse durante el evento, la cual podrá ser apelada de acuerdo con los procedimientos establecidos en este reglamento y el Código Disciplinario y de Arbitraje CAMOD
- El Jurado podrá, por su propia iniciativa o a pedido del Organizador o el director de Carrera, retrasar la partida de la competencia, finalizarla prematuramente o cancelar parcial o totalmente el evento debido a razones de extrema seguridad o cualquier otra razón de fuerza mayor.

1.4.3 Procedimiento en las reuniones de Jurado

Las decisiones del Jurado estarán basadas en mayoría simple. En caso de empate, el presidente ejercerá su voto para decidir la votación. Todas las decisiones del Jurado deberán ser publicadas lo más pronto posible.

1.5 Falta de respeto hacia las autoridades del evento

Las inquietudes, reclamos o protestas de los pilotos, deben ser planteados a la organización por escrito una vez finalizada la competencia, no excediéndose los 30 minutos de finalización de competencia, antes de la clasificación oficial, las cuales serán entregadas al Jurado

No se aceptarán faltas de respeto hacia el Jurado, comisarios deportivos, director de carrera. La penalidad podrá ir desde un apercibimiento verbal hasta la exclusión del evento, según la gravedad de la falta. Las faltas de respeto por parte del Team Manager, delegado o cualquier otro integrante del equipo del piloto recaerán sobre el piloto o equipo en cuestión.

1.6 Premiaciones y obligaciones en el podio

La premiación se realizará para los cinco (5) primeros puestos de cada categoría, quienes deberán presentarse obligatoriamente en el podio al momento de la ceremonia oficial de premiación.

Es requisito indispensable que los pilotos asciendan al podio vistiendo indumentaria de motociclismo, consistente en pantalón, remera y casco de moto, sin excepción.

En caso de que un piloto, por motivos excepcionales debidamente justificados, no pueda estar presente en la ceremonia de premiación, deberá informar dicha situación por escrito al organizador, quien a su vez elevará la solicitud al Jurado de la competencia para su evaluación y autorización. En estos casos, el piloto deberá designar a una persona que actúe en su representación en el podio.

El incumplimiento de la presencia en el podio y/o del uso de la indumentaria obligatoria, sin la correspondiente autorización del Jurado, dará lugar a la quita de cinco (5) puntos en la puntuación obtenida en dicha competencia, sin perjuicio de otras sanciones que pudieran corresponder.

1.7 Puntuación para el Campeonato y Fecha de Descarte

El Campeonato estará compuesto por seis (6) fechas. En cada una de ellas se otorgará puntaje a los pilotos de acuerdo con su clasificación final, conforme a la siguiente escala:

1.º puesto: 25 puntos

2.º puesto: 22 puntos

3.º puesto: 20 puntos

4.º puesto: 18 puntos

5.º puesto: 16 puntos

6.º puesto en adelante: se otorgará un (1) punto menos por cada posición, de manera decreciente, según el orden de clasificación.

Asimismo, se otorgarán puntos de presentismo, los cuales se sumarán al puntaje obtenido en cada fecha, conforme al siguiente esquema:

1.ª fecha: 1 punto

2.ª fecha: 2 puntos

3.ª fecha: 3 puntos

4.ª fecha: 4 puntos

5.ª fecha: 5 puntos

6.ª fecha: 6 puntos

Fecha de Descarte

El Campeonato contará con una (1) fecha de descarte durante toda su duración.

La fecha descartable será únicamente la peor fecha efectivamente corrida por el piloto, entendiéndose como aquella en la que haya obtenido la menor cantidad total de puntos (sumatoria de puntos por clasificación y presentismo).

La condición indispensable para que una fecha sea descartada es que haya sido corrida por el piloto. No podrán descartarse fechas no disputadas, ausentes o no clasificadas.

Reclasificación de Categoría

Si durante la primera fecha del piloto clasifica y obtiene puntos en una categoría, y posteriormente se determina que no se encuentra dentro de los márgenes comprendidos para dicha categoría, el mismo será reclasificado a la categoría que corresponda de acuerdo a su nivel conductivo, aun cuando dicha categoría no condiga con su edad, conforme al criterio de la Comisión Deportiva y/o Jurado de la competencia.

A tales efectos, se velará y priorizará el nivel conductivo del piloto por sobre el criterio etario, con el objetivo de preservar la equidad deportiva, la seguridad y el correcto desarrollo de la competencia.

No obstante la reclasificación, el piloto conservará el 50% de los puntos obtenidos en la categoría en la que se inscribió inicialmente durante dicha primera fecha mas el presentismo, los cuales serán computados para el Campeonato.

El piloto que haya obtenido el mayor número de puntos positivos en las competencias válidas para el Campeonato Provincial de Enduro FIM Mendoza, será el Campeón en su categoría.

En caso de empates en puntos en la suma de las 6 fechas, el ganador será aquel que tenga mayor cantidad de fechas ganadas.

1.8 Detención prematura de un evento

Si un evento es interrumpido por el director de Carrera, este no podrá ser reanudado.

Si un evento es interrumpido antes de que la mayoría de los pilotos haya completado por lo menos la mitad de la competencia, este será declarado nulo (no válido).

Si un evento es interrumpido después que la totalidad de los pilotos haya completado más de la mitad de la competencia, el Jurado decidirá si declarar válido el evento y que puntuaciones asignar al mismo.

2 COMPETIDORES

2.1 Licencias

La participación en el Campeonato Provincial de Enduro FIM estará limitada exclusivamente a pilotos que posean Licencia Provincial vigente, emitida por la Federación Mendocina de Motociclismo Deportivo (FEMEMOD).

Para la obtención de dicha licencia, el piloto deberá presentar obligatoriamente la aptitud física correspondiente, conforme a los requisitos establecidos por la entidad emisora, condición indispensable para su habilitación deportiva.

La Licencia FEMEMOD será solicitada y verificada en la primera fecha del Campeonato, y de manera sucesiva en las primeras participaciones del piloto en las fechas posteriores, como requisito obligatorio para poder competir.

En el caso de pilotos provenientes de otras provincias, se les solicitará la Licencia Provincial vigente emitida por la entidad correspondiente a su provincia de origen, la cual deberá estar debidamente avalada por la Confederación Argentina de Motociclismo (CAMOD)

3 CLASIFICACIÓN

3.1 Categoría

Las **clases/categorías** del Campeonato Provincial de Enduro FIM Mendoza son:

Categorías Adultos

- Senior A

Comprende a pilotos de máxima experiencia y nivel conductivo, considerados como los más rápidos del campeonato, con un rendimiento estimado en un 6 % superior al de la categoría Junior A.

- Senior B

Integrada por pilotos con un rendimiento estimado en un 6 % inferior al de la categoría Senior A, y que cuenten con más de treinta y dos (32) años de edad.

- Junior A

Comprende a pilotos con alto nivel conductivo, cuyo rendimiento es aproximadamente un 6 % superior al de la categoría Junior B.

- Junior B

Integrada por pilotos cuyo rendimiento es aproximadamente un 6 % inferior al de la categoría Junior A.

- Master A

Comprende a pilotos con más de treinta y ocho (38) años de edad, cuyo rendimiento es aproximadamente un 6 % superior al de la categoría Master B.

- Master B

Integrada por pilotos de cuarenta y tres (43) años de edad en adelante, con un rendimiento aproximadamente un 6 % superior al de la categoría Master C.

- Master C

Comprende a pilotos con más de cuarenta y ocho (48) años de edad, cuyo rendimiento es aproximadamente un 6 % superior al de la categoría Master D.

- Master D

Integrada por pilotos con más de cincuenta y tres (53) años de edad, con un rendimiento aproximado de un 6 % inferior al de la categoría Master C.

- Master Principiantes

Comprende a pilotos con más de cuarenta (40) años de edad, con menor experiencia deportiva, cuyo rendimiento es aproximadamente un 6 % inferior al de la categoría Junior B.

- Promocional

Integrada por pilotos con menor experiencia deportiva, cuyo rendimiento es aproximadamente un 6 % inferior al de la categoría Junior B, y que cuenten con hasta treinta y ocho (38) años de edad.

Categoría Damas

- Damas Open

Comprende a todas las pilotos femeninas, con un rendimiento estimado en un 6 % inferior al de la categoría Promocional.

Categorías Infantiles

- Categoría 85 cc

Hasta trece (13) años de edad.

- Categoría 65 cc

Hasta doce (12) años de edad.

- Categoría 50 cc

Hasta ocho (8) años de edad.

4 ORGANIZACIÓN GENERAL

4.1 Parque cerrado (P.C.)

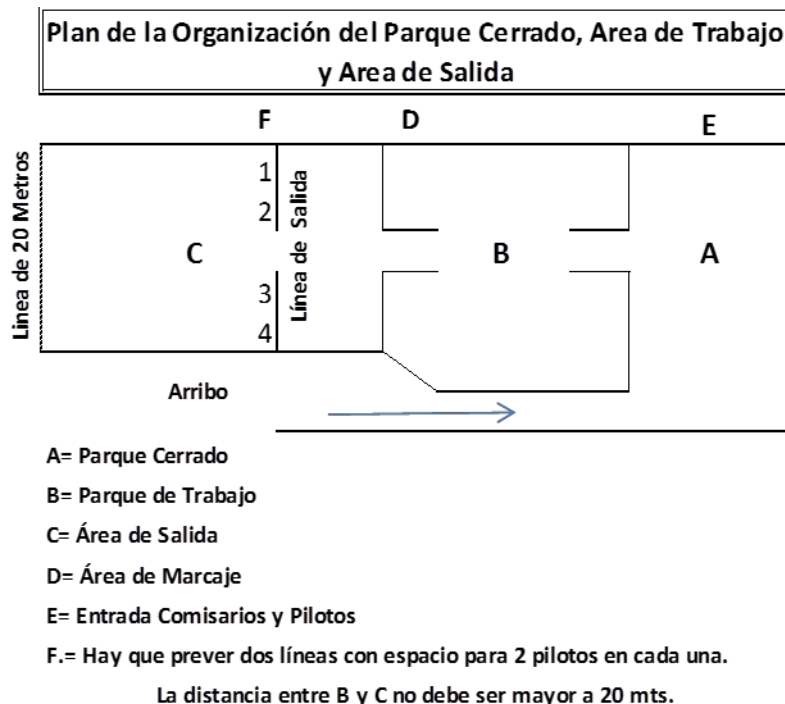
- i) El parque cerrado deberá estar delimitado y cerrado para impedir el ingreso de personas no autorizadas. Las entradas y salidas deberán ser claramente señalizadas y supervisadas por un número suficiente de oficiales, para asegurar que solamente personal autorizado tenga acceso a las motocicletas. Los oficiales de esta federación encargados deberán vestir algún emblema identificativo fácilmente reconocible por todas las personas interesadas y en especial por los pilotos.
- ii) El acceso al P.C. está prohibido a cualquier persona con excepción de los Miembros del Jurado, ciertos oficiales designados y a los pilotos únicamente depositando o retirando sus motocicletas.
- iii) En el parque cerrado, está prohibido al piloto, bajo pena de descalificación:
 - tocar la motocicleta de cualquier otro piloto.
 - encender el motor.
 - tocar su motocicleta con la excepción de depositarla o retirarla. Cualquier trabajo sobre la motocicleta debe ser efectuado en la zona de trabajo si la hubiera o, en caso contrario, en la zona de espera para la largada.
- iv) Cualquier piloto sorprendido fumando en el parque cerrado será descalificado.
- v) Las motocicletas en el parque cerrado no podrán estar parcial ni totalmente cubiertas.
- vi) Las motocicletas deberán estar sostenidas por sí mismas, ya sea por elementos propios de la motocicleta como su propia pata o por elementos externos, especialmente diseñados para ese efecto, tales como un triángulo. No se permitirá apoyarla o recostarla sobre otra motocicleta o cualquier otro elemento propio del Parque Cerrado.
- vii) El Reglamento Particular deberá indicar la hora máxima para ingresar las motocicletas al Parque Cerrado durante las inspecciones preliminares. Se penalizará con 1 minuto los primeros 5 minutos de retraso, luego se agregará un minuto por cada minuto adicional de atraso, hasta un máximo de 15 minutos. Después de esto el piloto será excluido del día de evento.
- viii) Las motocicletas deberán ingresar al parque cerrado con el número correspondiente

4.2 Área de salida

Esta área consiste en:

- i) Un parque cerrado (cuyo acceso está controlado por oficiales). El acceso al parque cerrado está solamente permitido como dice el artículo anterior. Deberá tener una entrada y una salida que lleve al parque de trabajo, pero no podrá tener otras entradas o salidas. Deberán contar con relojes indicativos de la hora oficial.
- ii) Un parque de trabajo (P.T.), que es un área inmediatamente adyacente al parque cerrado, o conectada a través de un corto pasillo completamente cerrado, por el cual solamente se podrá acceder al área de salida (A.S.). Todos los mantenimientos, abastecimientos de combustible, limpieza, etc., deberán ser ejecutados en esta área y sobre un tapete ecológico.
Cualquier piloto, sorprendido fumando en el parque de trabajo, será descalificado. Otras personas fumando, será invitadas a salir del área restringida y se le quitará su acreditación.

- iii) Un área de salida, que es una pequeña área cerrada, donde los pilotos esperan que les sea dada la señal de partida y donde la línea de salida estará situada a un extremo. No está permitido trabajar en las motocicletas en esta área; la pena por infringir esta regla es la descalificación.



- iv) Los miembros del Jurado, y oficiales designados en el R.P. son las únicas personas con derecho de acceso al parque de trabajo. El organizador podrá decidir si permite el acceso al parque de trabajo a representantes de la prensa y en qué condiciones, para garantizar que el trabajo de los pilotos en esta área no se vea afectado.
- v) Está prohibido encender el motor en el parque de trabajo. La penalidad por infringir esta disposición será de 5 minutos. Está también prohibido encender el motor en el área de salida antes que la señal de partida haya sido dada. La penalidad por encender antes el motor es de 1 minuto.
- vi) Solamente podrán permanecer en el área de salida las personas autorizadas para este fin

4.3 Preparación para la salida

Cada mañana antes del evento, le será permitido a los pilotos entrar al parque cerrado 15 minutos antes de su hora de salida con el único propósito de mover su motocicleta, empujándola con el motor apagado hacia el parque de trabajo (P.T.).

Ningún tipo de trabajo podrá ser efectuado en el Parque Cerrado (P.C.), salvo la posibilidad de colocar los tiempos de paso del piloto en la motocicleta. La penalidad por infringir esta regla será la descalificación.

4.4

Salida

- i) Al comienzo del día de competencia, la señal de salida será dada a cada grupo de pilotos a la hora exacta programada. En el minuto sucesivo después de la señal de partida, el piloto deberá encender el motor de su motocicleta en la línea de salida y usando únicamente la fuerza del motor deberá cruzar una línea situada a 20 metros delante de la línea de salida.

- ii) Si un piloto no está en la Línea de Salida cuando la señal de salida sea dada, no será penalizado siempre y cuando se presente a la misma, pueda encender el motor y cruzar la línea de los 20 metros dentro del minuto sucesivo a la hora de su salida. Los pilotos que lleguen a la línea de salida con más de un minuto de retraso sobre su hora teórica de salida serán penalizados con 1 minuto por cada minuto de retraso. El minuto en que los pilotos se presenten en la línea de salida será considerado como la nueva hora teórica de salida y antes que el minuto expire deberán de respetar el procedimiento de salida. Los pilotos retrasados en más de 15 minutos serán descalificados y no les será permitido salir.
- iii) Todos los motores de las motocicletas deberán ser puestos en marcha mediante la palanca de arranque o por cualquier otro dispositivo de arranque mecánico o eléctrico propio de la misma. No está permitido empujar la motocicleta para conseguir que el motor arranque. Al piloto que se le apague el motor antes de haber cruzado la línea de los 20 metros, deberá volver a encenderlo y cruzar la línea de los 20 metros antes de cumplirse el minuto sucesivo a su hora de salida para no ser penalizado. El piloto que no pueda cruzar la línea de los 20 metros en el minuto de tiempo con el motor encendido será penalizado con 10 segundos.
- iv) Cuando el caso de un piloto descalificado esté en discusión y él desee arrancar, no le será prohibido siempre cuando su motocicleta haya estado custodiada en el parque cerrado, excepto por motivos de seguridad. Una vez que el Jurado confirme la exclusión de un piloto a este no le será permitido arrancar.
- v) En caso de que algún piloto femenino o masculino tenga pelo largo, éste debe estar totalmente metido dentro del casco de protección.
- vi) Está permitido que un oficial ayude a las mujeres y menores juveniles a empujar su moto sobre la rampa.

4.5 Abastecimientos

- i) Ningún tiempo extra será otorgado para los abastecimientos de combustible, ellos deberán ser llevados a cabo en el tiempo de carrera o durante las operaciones en el parque de trabajo previo a la salida.
- ii) Además de los abastecimientos situados a la salida, otros podrán estar ubicados a lo largo del recorrido y señalados en el rutómetro.
- iii) El abastecimiento de combustible será permitido solamente en las áreas de servicio oficiales indicadas por el organizador y a cada control horario entre las banderas blancas y amarillas a menos que el organizador indique expresamente donde está prohibido.
El abastecimiento está prohibido entre las banderas amarillas y la mesa de control horario.
La penalidad para abastecer afuera de las áreas designadas para este fin es la descalificación. Está también prohibido bajo la penalidad de exclusión colocar la motocicleta o cualquier parte marcada dentro de un recinto cerrado (carpa, vehículo o similar) en cualquier momento durante el evento, con el propósito de abastecer o por cualquier otra razón excepto donde esté autorizado expresamente por el organizador.
- iv) El combustible no podrá ser transportado en otra cosa que no sea el tanque o un contenedor específico para este fin, fijado permanentemente a la motocicleta. La penalidad por infringir esta regla es la descalificación.
- v) El motor deberá estar apagado y el piloto debe bajarse de la motocicleta durante la operación de abastecimiento. La penalidad por infringir esta regla es la descalificación.
- vi) En las áreas de abastecimiento se podrá lubricar la cadena, pero solamente el piloto está autorizado para efectuar esta operación.
- vii) Como máximo cada 50 Km., habrá una estación de abastecimiento de combustible. Esto

- incluye la salida y la llegada.
- viii) Cualquier trabajo de soldadura está prohibido en las áreas de abastecimiento.
- ix) Todo abastecimiento de gasolina o cambios de aceite, lubricar cadena, deberá realizarse con el tapete ecológico

4.6 Fuerza motriz externa

Durante todo el evento las motocicletas deberán ser movidas únicamente por la fuerza de su propio motor, el esfuerzo del piloto o cualquier causa natural. El infringir esta regla será penalizado con la exclusión.

4.7 Asistencia externa

Toda asistencia externa está prohibida menos la normal permitida en las estaciones oficiales de abastecimiento de combustible.

El término “asistencia externa” se entiende como aquella acción que lleve a una persona no expresamente autorizada para entrar en contacto físico con una motocicleta en competencia.

La penalidad por recibir asistencia externa es la exclusión.

Asistencia permitida con las condiciones previstas en los siguientes incisos:

- i) Abastecimiento de combustible, durante el cual la persona encargada del servicio puede abrir y cerrar los tanques de gasolina y aceite y llenarlos con gasolina y aceite.
- ii) Asistencia durante el abastecimiento de aceite en el motor y en la caja del cambio (retirar el aceite usado y llenar con aceite nuevo). La remoción de la protección del motor (skidplate) y su colocación deben ser realizadas por el piloto.
- iii) Llenado de neumáticos con sustancias antipinchazos, medición de la presión y llenado de aire. Esta asistencia puede ser suministrada en cada control horario y cuando los neumáticos, recámaras y “mousses” sean substituidos. Se pueden recibir recámaras y cartuchos de aire comprimido en las zonas de abastecimiento.
- iv) Las motocicletas no pueden ser lavadas durante la competencia. El personal de asistencia solamente está autorizado a limpiar los porta números y los adhesivos de los patrocinantes con la ayuda de un paño o una esponja.
- v) La Asistencia externa es permitida para el llenado de los sistemas de enfriamiento y para la purga de los circuitos hidráulicos de los frenos.
- vi) La Asistencia externa para el llenado de los sistemas de suspensión con aire y/o aceite está prohibida.

4.8 Contactos no autorizados

Está prohibido bajo la pena de descalificación, ser acompañado en cualquier lugar del recorrido o recibir y transmitir comunicaciones por radio.

4.9 Marcaje Señalización de la Ruta

- i) La ruta oficial, no deberá de ser dejada por ninguna razón. Esta será indicada en el rutómetro y marcada. Si un piloto se saliera de la ruta oficial indicada en el rutómetro o maneje en contra sentido podrá ser excluido.
- ii) En los casos que los pilotos deban seguir una ruta no bien definida (por ejemplo: sobre grama, terreno muy escabroso, senda, etc.) el organizador deberá indicar la ruta muy precisa y claramente. En caso de divisiones o rutas alternas (en el caso que simultáneamente se esté llevando a cabo un evento Nacional o de otra índole), estos deben estar perfectamente marcados y rotulados, y se debe contar con la asistencia de jueces de paso o personal de la organización para evitar confusiones o pérdidas. En caso de carencias en el marcaje o confusión por falta de jueces, la organización deberá asumir su responsabilidad en favor del perjuicio provocado al piloto
- iii) Muestras de las marcas usadas para el marcaje de la ruta deberán ser exhibidas en la sede de las operaciones preliminares y en el área de salida. La señalización usada para el marcaje deberá estar hecha de material a prueba de agua.
- iv) Los pilotos deberán manejar conforme a las regulaciones del tránsito local. Cualquier infracción a estas regulaciones cometida por un piloto, después de la averiguación pertinente, podrá ocasionar su descalificación.
- v) Si, durante el desarrollo de un evento, el director de Carrera decidiera que una sección del recorrido se ha vuelto impracticable o practicable solamente con asistencia externa, deberá neutralizar todo el sector hasta el control horario sucesivo y no considerar las penalizaciones reportadas en dicho tramo. La decisión deberá ser ratificada por el Jurado.

5 FUNCIONAMIENTO Y CONTROL

5.1 Controles Horarios (CH)

Los controles horarios estarán ubicados en:

- i) Existirá un solo CH que se encontrará en el área de salida al comienzo de cada día de carrera.
- ii) En caso de fuerza mayor (Ej. el empeoramiento de las condiciones atmosféricas), el director de Carrera podrá aumentar los tiempos de recorrido antes de la salida o antes de comenzar una nueva vuelta (Tiempos B), siempre y cuando se aplique a la totalidad de pilotos de una clase o categoría.

5.2 Tarjeta de control y rutómetro

- i) Las tarjetas de control y los rutómetro serán entregados a los pilotos al entrar al parque cerrado. Los pilotos serán los únicos responsables de que les sellen la tarjeta de control en los controles horarios y en los controles de paso.

Las tarjetas deberán de ser entregadas al final del día, según lo indique la organización. La tarjeta es el único medio para reclamar diferencias con los registros de Control Horario, de no entregarla, el piloto pierde el derecho a reclamar.

- ii) Las tarjetas de control entregadas por la organización indicarán la hora teórica de paso en cada C.H. Los rutómetros deben indicar el kilometraje de cada etapa, el tiempo a realizar, así como cualquier otra información de utilidad para el piloto.
- iii) Cualquier piloto que no pase por un control horario o marque de un control de enlace o que no tenga su tiempo registrado en el cronológico de los jueces será descalificado.

5.3 Indicación de los Controles Horarios (CH)

Los controles horarios estarán indicados con una bandera blanca puesta a unos 200 metros antes y una amarilla puesta a unos 20 metros antes de la mesa de los jueces. Estas banderas serán puestas de manera que sean en cualquier momento, claramente visibles por los pilotos.

5.4 Procedimiento a los Controles Horarios

Un reloj sincronizado con el reloj impresor será colocado en correspondencia de la bandera amarilla, situada a 20 metros de la mesa de control. Después de pasar la bandera amarilla con su motocicleta, el piloto deberá presentar inmediatamente su tarjeta de control a la mesa de control, o cuando le sea requerido por el oficial encargado. La hora de llegada al C.H. es la hora en que el piloto cruza el loop de cronometraje, después de la bandera amarilla. El piloto no se podrá detener entre la bandera amarilla y la mesa de control. En caso de hacerlo será penalizado con 1 minuto, adicionados a cualquier penalidad ocasionada por estar retrasado o anticipado sobre la hora teórica de llegada.

En cada C.H., el organizador deberá de llevar un registro con los números de los pilotos en competencia y su relativa hora y minuto de paso, en estricto orden cronológico. Listados pre-impresos no están autorizados. En caso de reclamo, el cronológico de los jueces será considerado oficial.

5.5 Tiempo máximo

El piloto que llegue a cualquier control horario con más de 15 minutos de retraso sobre su hora teórica de llegada estará automáticamente descalificado.

De todas formas, el piloto podrá, bajo su propia responsabilidad, continuar en el evento hasta que el director de Carrera tome la decisión final.

5.6 Controles de paso (CP)

El piloto, además de presentar su tarjeta de control a todos los controles horarios, deberá presentar su tarjeta de control de paso a cualquier oficial encargado de los controles de paso.

Estos controles pueden estar indicados o no en el rutómetro (a veces, secretos), estarán señalizados por dos banderas azules, en ambos lados de la ruta, colocadas aproximadamente a 50 metros antes del punto de control. Si el piloto no se detiene, será descalificado.

El piloto que haya perdido la tarjeta de C.P. deberá pedir una nueva a los oficiales encargados.

En cada control de paso, el organizador deberá tener un registro de todos los pilotos en competencia con su número y en orden cronológico de llegada.

Cualquier piloto que no tenga marcados en su tarjeta todos los controles de paso o que no aparezca anotado en cada listado cronológico de control de paso será descalificado.

5.7 Pruebas especiales (PE)

Las pruebas especiales deben ser de fácil acceso para las asistencias y vehículos médicos.

Todas las pruebas serán cronometradas desde la primera vuelta a menos que el director de la Carrera determine que alguna sea peligrosa o por cualquier otra condición que asegure el fair play y la seguridad para todos los competidores.

5.8 Prueba especial tipo "Cross Test"

Se efectuarán por lo menos dos pruebas en circuito cerrado (cross test), especialmente preparadas para este fin. De 3 a 7 kilómetros de largo, no demasiado difíciles ni peligrosas. Una zona de seguridad del ancho mínimo de 1 metro, en la cual será prohibido el acceso al público, deberá ser prevista en cada curva y en cualquier otro punto peligroso de estas pruebas.

Este cross test, deberá ser delimitado por lo menos 24 horas antes de ser llevado a cabo. Los pilotos podrán reconocerlo a pie o en bicicleta si el organizador puede proveer el número suficiente para que todos los pilotos puedan hacer el recorrido en bicicleta. La penalidad por practicar estas pruebas especiales con un vehículo de ruedas, sin autorización, antes del comienzo oficial de la competencia será la exclusión.

El uso de bicicletas y las reglas para utilizarlas deben estar descritas en el RP. El piloto deberá firmar un documento haciéndose responsable por daños o pérdida de la bicicleta.

El recorrido debe ser escogido de manera que la velocidad promedio no exceda los 50 km/h.

Las pruebas especiales trazadas estilo Cross deberán ser cronometradas desde la primera vuelta. La prueba especial de Cross debe ser diseñada pensando en lo siguiente:

- No debe tener instalaciones u obstáculos artificiales (troncos, piedras, etc.).
- En lo posible, no debe utilizarse terreno plano.
- El trazo debe ser lo suficientemente ancho para que los rebases de pilotos sean fáciles de hacer (4-8 metros).
- El inicio y fin deben estar a no más de 50 metros de distancia. La duración de esta debe ser de 4 a 6 minutos.

5.9 Prueba Especial tipo “Enduro Test”

Estos tipos de pruebas deberán ser del tipo Cross Country (campo traviesa). Se debe procurar que la duración mínima para estas pruebas será de 6 a 8 minutos. De ninguna manera la ubicación de estas pruebas deberá permanecer secreta.

Los pilotos tendrán la posibilidad de conocerlas a pie con anterioridad, o en la primera vuelta. No será permitido practicarlas con vehículos de ruedas, los infractores serán penalizados con la exclusión.

Las bajadas en caminos de 4x4 están totalmente prohibidas.

Estas pruebas no deberán ser peligrosas. El recorrido deberá ser seleccionado de manera que la velocidad promedio no exceda los 50 Km/h.

Si algún piloto excediera esta velocidad, la prueba será eliminada en las vueltas siguientes. Las pruebas deberán ser fácilmente accesibles por la asistencia en caso de accidentes.

Si la prueba no fuera bien visible (Ej. en un bosque), deberá ser señalizada por secciones con números consecutivos. Los caminos de acceso a las pruebas especiales deberán ser señalizadas e indicadas en un mapa. De preferencia el comienzo y el final deberán estar en el mismo lugar, de no ser posible deberá haber comunicación por radio o teléfono entre estos dos puntos.

La largada en la prueba especial será dada con la motocicleta parada con el motor encendido.

Al finalizar la prueba el piloto deberá seguir sin detenerse hasta el control horario sucesivo. El cronometraje será al 1/100 de segundo.

Todas las pruebas especiales deberán ser aprobadas por el Jurado

5.10. Clasificación en las pruebas especiales

La clasificación de los pilotos en las pruebas especiales será efectuada sobre la base del menor tiempo realizado.

El inicio de una prueba especial será señalizado con un letrero con la leyenda “START” (Inicio Prueba Especial), y al final con un letrero con la leyenda “FINISH” (Final Prueba Especial).

5.11 Listado de penalizaciones

• Encender el motor en la línea de partida antes	1 minuto
• No cruzar la línea de 20 metros una vez encendida la	1 minuto x minuto
• No arrancar el motor en la largada y salir antes	10 segundos
• Por cada minuto de retraso sobre la hora teórica de salida, hasta	1 minuto x minuto
• Llegar adelantado o retrasado a un control	1 minuto x minuto
• Llegar tarde al ingreso al Parque Cerrado durante las inspecciones preliminares, hasta un	1 minuto por los primeros 5 minutos de retraso.
• Encender el motor en el Parque de Trabajo.	5 minutos

5.12.Exclusión

Serán motivo de exclusión las siguientes faltas:

- Recibir partes de repuesto fuera del Parque de Trabajo o fuera de los controles horarios entre las banderas blancas y amarillas.
- Trabajar en la motocicleta en el área de salida, antes de que la señal de partida haya sido dada.
- Comportamiento contrario al Código Deportivo en el Parque Cerrado.
- Entrar al Parque Cerrado con el motor encendido, abastecer combustible o hacer reparaciones entre el último control horario y el Parque Cerrado.
- Fumar en el Parque Cerrado o en el Parque de trabajo.
- Estar retrasado más de 15 minutos a la salida.
- Salirse voluntariamente de la pista de pruebas especiales y hacer un corte.
- Abastecer de combustible afuera de las áreas indicadas para tal fin, o cargar combustible en tanques no expresamente diseñados para tal fin.
- No apagar el motor durante el abastecimiento de combustible.
- Ejecutar cualquier tipo de soldadura en las áreas de abastecimiento de combustible.
- Usar cualquier tipo de fuerza motriz extraña.
- Aceptar asistencia externa.
- Contactos no autorizados con acompañantes.
- Estar acompañado por otro piloto. Manejar fuera de la ruta establecida; manejar contra sentido, no observar las delimitaciones de la ruta. No respetar las leyes de tránsito locales Alterar una tarjeta de control horario, de control de paso o usar la tarjeta de otro piloto
- Saltarse un control horario. Llegar a un control horario con más de 15 minutos de retraso con respecto al horario teórico. Saltarse o no detenerse en un control de paso.
- Practicar el recorrido de una prueba especial con un vehículo de ruedas. Si no está autorizado en el RP.
- Llegar más de 15 minutos tarde al ingreso de Parque Cerrado
- Faltarle el respeto a los jueces, comisarios técnicos y deportivos, director de Carrera o Jurado por parte del piloto, Team Manager, delegado o cualquier miembro de un equipo nacional.

6 REGLAS GENERALES

6.1Reclamos

Los reclamos deberán ser presentados por escrito no más tarde de:

- i) 30 minutos después de la llegada del último piloto

Cualquier reclamo en contra de los resultados deberán ser presentados no más de 30 minutos posteriores a los resultados preliminares que hayan sido publicados

ANEXO 1

NORMAS FEMEMOD PARA ORGANIZADORES DE EVENTOS VALIDOS PARA EL CAMPEONATO PROVINCIAL DE ENDURO FIM MENDOZA

A. CONTROLES HORARIOS

La ubicación de los controles horarios deberá ser claramente indicada, a la entrada del parque cerrado, 24 horas antes del comienzo del evento, de manera que pilotos, prensa y público en general pueda conseguirlos fácilmente.

B. PRUEBAS ESPECIALES

Todas las pruebas especiales deberán ser inspeccionadas por el Jurado antes del comienzo del evento.

El trazo de especiales encintadas deberá ser con cintas de diferentes colores para cada lado. La ubicación de las pruebas especiales deberá ser claramente indicada, a la entrada del Parque Cerrado, 24 horas antes del comienzo del evento, de manera que pilotos, prensa y público en general pueda encontrarlas fácilmente.

El organizador deberá tener a disposición del Jurado un conductor con un vehículo para ir a inspeccionar las pruebas especiales.

El acceso al inicio y al final de las pruebas especiales de Enduro deberá ser claramente indicado, de manera que, los representantes de los equipos y la prensa puedan localizarlas fácilmente.

Para las pruebas especiales, de ser posible el organizador deberá instalar monitores de TV exhibiendo los tiempos de las pruebas especiales. Si durante las pruebas especiales de Enduro no se dispone de un monitor, el organizador deberá facilitar a los representantes de los equipos, detalles como el tiempo de inicio y de final de los pilotos para permitir el cálculo de los tiempos.

C. SEÑALIZACIÓN EN CAMINOS PÚBLICOS

El organizador está obligado a poner señalizaciones en los caminos con el fin de ubicar las pruebas especiales y los controles horarios. Estos deberán estar instaladas por lo menos 24 horas antes del comienzo del evento.

D. ÁREA DE SALIDA

Un altavoz deberá ser instalado en el Área de salida, para llamar a los pilotos. La partida deberá tener espacio para 4 pilotos en línea y la rampa de fácil acceso para que los pilotos empujen sus motos sin dificultad.

E. PADDOCK

El Paddock para los pilotos, deberá estar de acuerdo con la importancia del evento.

El piso deberá permitir que los vehículos de transporte de los competidores puedan circular en cualquier condición atmosférica. La organización de los espacios de estacionamientos deberá estar hecha de manera que los vehículos allí estacionados sean ubicados racionalmente. Las vías de circulación al interior del Paddock, deberán estar siempre libres para permitir la salida o entrada de vehículos. La instalación de sanitarios es obligatoria.

Las instalaciones higiénicas en el Paddock deberán ser accesibles a todos los pilotos sin cargo alguno. El organizador deberá observar el código de sostenibilidad durante todo el evento.

Anexo 2 .- Guía para conocer las actividades que puede realizar la Asistencia Externa

INSTRUCCIONES PARA ASISTENCIA EXTERNA

ZONA	 CH con Servicio  			 
	Área de Trabajo	Ruta Ruta	Ruta = CH sin servicio	
PILOTO	Recibir herramientas, bomba de aire, cámaras, mousses Quitar y poner protección motor Lubricar la cadena Cambiar neumáticos		Recibir herramientas, bomba de aire, cámaras, mousses Quitar y poner protección motor Lubricar la cadena Cambiar neumáticos	 20 Metros !!! TODAS LAS OPERACIONES ESTAN PROHIBIDAS !!!
	Revisar Niveles Aceite, liquido frenos, refrigerante motor Inflar y desinflar neumáticos Repostar gasolina Cambio aceite motor		Revisar Niveles Aceite, liquido frenos, refrigerante motor Inflar y desinflar neumáticos Repostar gasolina Cambio aceite motor	
ASISTENCIA	Pueden ayudar en:			
	Pueden dar:			
	Herramienta Bomba de aire Partes NO marcadas Silenciador nuevo		Herramienta Bomba de aire Silenciador nuevo	

Vigencia del Reglamento

El presente reglamento entrará en vigor el 31 de diciembre de 2025 y tendrá validez hasta el 31 de diciembre de 2026.

Federación Mendocina de Motociclismo Deportivo (FEMEMOD), entidad avalada por la Confederación Argentina de Motociclismo Deportivo (CAMOD).

