



# REGLAMENTO NACIONAL DE ENDURO 2025



## CONSEJO DIRECTIVO 2025

<b>Comisionado</b>	Richard Sokol Baldwin
<b>Secretario</b>	José Luis Rubio
<b>Tesorero</b>	Israel Valdes
<b>Director Adultos</b>	Javier Garza Bolado
<b>Director Juveniles</b>	José Luis Pérez
<b>Director Infantiles</b>	Por Definir
<b>Director Técnico</b>	Antonio Sahagún
<b>Director Six Days</b>	José Luis Rubio
<b>Director Medio Ambiente</b>	Alberto Zarzosa
<b>Comisión Honor y Justicia</b>	Luis Otero Alejandro Sánchez Aldana
<b>Promoción y Patrocinios</b>	Richard Sokol Baldwin Israel Valdes
<b>Administración a Pilotos</b>	Magdalena “Maya” Becerra

# INDICE

<i>CONSEJO DIRECTIVO 2025</i> .....	1
<i>INDICE</i> .....	2
<i>CAPITULO I: Generalidades</i> .....	4
Sección Primera: Sobre el Reglamento .....	4
Sección Segunda: Sobre los Organismos .....	4
Sección Tercera: Sobre la Comisión Nacional de Enduro .....	5
<i>CAPITULO II: El Enduro</i> .....	7
Sección Primera: Generales .....	7
<i>CAPÍTULO III: Participación en el Campeonato Nacional</i> .....	8
Sección Primera: Licencia Deportiva .....	8
Sección Segunda: Categorías .....	8
Sección Tercera: Numeración .....	11
Sección Cuarta: Inscripciones .....	12
<i>CAPÍTULO IV: Promociones de Pilotos</i> .....	14
Sección Primera: Promociones de Categoría .....	14
<i>CAPÍTULO V: Tiempos y Horarios</i> .....	15
Sección Primera: Tiempos de Recorrido .....	15
Sección Segunda: Horarios de Arranque .....	16
<i>CAPÍTULO VI: Etapas, Controles y Oficiales en el Campeonato Nacional</i> .....	17
Sección Primera: Etapas .....	17
Sección Segunda: Controles y Áreas de Trabajo .....	19
Sección Tercera: Oficiales y Personalidades .....	24
<i>CAPÍTULO VII: De los Eventos</i> .....	27
Sección Primera: Requisitos para la Organización de un Evento .....	27
<i>CAPÍTULO VIII: De la Seguridad</i> .....	31
Sección Primera: Servicios Médicos .....	31
Sección Segunda: Seguridad en la Carrera .....	31

<i>CAPÍTULO IX: De las Penalizaciones y Descalificaciones</i> .....	33
Sección Primera: De las Penalizaciones .....	33
Sección Segunda: Descalificaciones .....	34
<i>CAPÍTULO X: De la Premiación, Resultados y Protestas</i> .....	37
Sección Primera: Premiación .....	37
Sección Segunda: Resultados.....	38
Sección Tercera: Protestas.....	39
<i>CAPITULO XI: Medio Ambiente</i> .....	41
Sección Primera: Sobre el Medio Ambiente .....	41
<i>CAPÍTULO XII: De las Responsabilidades</i> .....	42
Sección Primera: De las Responsabilidades .....	42
<i>CAPÍTULO XIII: Categorías Juveniles, Infantiles y Femenil</i> .....	43
<i>ARTÍCULOS TRANSITORIOS GENERALES</i> .....	48
<i>Glosario de Términos</i> .....	49
<i>Anexo 1</i> .....	51
Definición de ambulancia.....	51

# CAPITULO I:

## Generalidades

### Sección Primera: Sobre el Reglamento

Artículo 1. El presente reglamento es el único que regirá las prácticas y competencias de Enduro sancionadas por la CNE y por la FMM en todo el territorio Nacional. Las regulaciones, consideraciones, penalizaciones y condiciones de las competencias sancionadas por la CNE deberán sujetarse al presente reglamento, así como al Manual de Operación que forma parte complementaria de este documento y detalla los requerimientos técnicos, de seguridad y de organización para los eventos.

Artículo 2. La ignorancia de las disposiciones del presente reglamento no excusa a su cumplimiento. Así mismo no puede alegarse desuso, decisiones tomadas en el pasado, costumbre o práctica en contrario. Todas las normas y reglas de este reglamento son obligatorias para todos los pilotos, equipos, jueces y organizadores de los eventos. Cuando surja controversia con motivo de la aplicación del presente reglamento o a falta de disposición expresa aplicable al caso concreto, la FMM a través de su Comisión Nacional de Enduro decidirá ésta.

Artículo 3. Las propuestas de modificación a este reglamento se definirán en una reunión que la CNE organizará de forma anual con convocatoria abierta a todos los moto clubes activos. Esta reunión además tendrá como objetivo revisar el acta anterior, los informes deportivos y financieros y definir el calendario del siguiente año. Podrán participar máximo dos personas por Moto club registrado ante CNE y FMM, al corriente de sus cuotas con la FMM y CNE y que tuvieron una participación durante el Campeonato.

Los acuerdos derivados de esta reunión serán notificados a la FMM a través de la propia CNE para su oficialización.

### Sección Segunda: Sobre los Organismos

Artículo 4. Son autoridades y organismos deportivos:

- a. La Federación Internacional de Motociclismo (FIM)
- b. La Federación Internacional de Motociclismo Latino América (FIM LA)
- c. La Federación Mexicana de Motociclismo (FMM)
- d. La Comisión Nacional de Enduro (CNE)

Artículo 5. La Federación Mexicana de Motociclismo, A. C. (FMM) es el órgano rector del motociclismo deportivo, recreativo y de competencia en la República Mexicana y el único órgano oficial para sancionar las competencias de motociclismo por medio de sus diferentes Comisiones y Modalidades. La Comisión Nacional de Enduro (CNE) es un órgano interno de la FMM y es la instancia técnica y reguladora en todo lo referente a la modalidad de motociclismo de Enduro, en toda la República Mexicana.

## Sección Tercera: Sobre la Comisión Nacional de Enduro

- Artículo 6. La Comisión Nacional de Enduro (CNE) se integra por:
- El Comisionado Nacional y el equipo de trabajo seleccionado en su periodo
  - Las asociaciones estatales constituidas por moto clubes
- Artículo 7. Los moto clubes constituidos por pilotos en activo
- Pilotos de enduro independientes
  - Cualquier otra asociación o agrupación a la que la CNE conceda esta personalidad
- Artículo 8. La Comisión Nacional de Enduro es dirigida por el Comisionado Nacional que fue sugerido por la Comunidad de Enduro, nombrado por el presidente del Consejo Directivo de la FMM y ratificado por su Asamblea General de Asociados. El Comisionado designado desempeñará su cargo durante un periodo de dos años con opción a ser electo por la comunidad 2 años más como máximo. Se encargará de nombrar a su equipo de trabajo con personal capacitado y comprometido que podrá ser en número de personas el que considere necesario para desarrollar la actividad a nivel nacional.
- Artículo 9. Las principales funciones de la Comisión Nacional de Enduro son:
- Artículo 10. Promover, fomentar e incrementar la práctica del Enduro en México.
- Artículo 11. Coadyuvar a la organización y programación de eventos regionales, estatales, internacionales y de invitación.
- Artículo 12. Formar el equipo de colaboradores necesarios para el mejor desempeño y coordinación de los eventos.
- Artículo 13. Junto con la mesa directiva, vigilar el cumplimiento del presente reglamento.
- Artículo 14. La mesa directiva deberá de supervisar las competencias realizadas de acuerdo con reglamento.
- Artículo 15. Evaluar la organización y los resultados de los eventos realizados.
- Artículo 16. Recibir, examinar y resolver las protestas apoyado en la mesa directiva y turnar, si así lo ameritan, las protestas recibidas a la Comisión de Honor y Justicia.
- Artículo 17. Premiar al final de cada campeonato a los competidores y organismos que se hagan acreedores.
- Artículo 18. Publicar oportunamente los resultados preliminares idealmente el día del evento.
- Artículo 19. Publicar y enviar a la FMM, a los 10 días después de concluido el evento, los resultados oficiales.
- Artículo 20. Llevar un archivo completo de las actividades del Enduro en el país para de esta manera tener la historia de este deporte.
- Artículo 21. Cuando algún piloto, directivo, equipo, moto club o asociación se haga acreedor a alguna sanción, aplicarla de acuerdo con este Reglamento.

Artículo 22. Proponer seleccionados para representar al país en eventos Nacionales, Latinos, Internacionales o Mundiales.

Artículo 23. Apoyar en la gestión de trámites a pilotos que representen al país en competencias Latinoamericanas, Internacionales y Mundiales

## CAPITULO II: El Enduro

### Sección Primera: Generales

Artículo 24. Enduro se deriva del término inglés “Endurance”, cuyo significado es resistencia; por tanto, la modalidad sería el motociclismo de resistencia y se desarrolla a campo traviesa.

Artículo 25. Las competencias de Enduro deberán realizarse en un recorrido a campo traviesa que debe ser transitable para todos los participantes en cualquier tipo de clima y contar como mínimo en su recorrido con dos controles de horario y dos pruebas especiales por vuelta.

Artículo 26. En caso de que la modalidad cambie a Hare Scramble o Sprint Enduro se tendrá que referir al reglamento particular de dicho evento.



# CAPÍTULO III:

## Participación en el Campeonato Nacional

### Sección Primera: Licencia Deportiva

Artículo 27. Para que un piloto pueda participar en cualquier competencia del Campeonato Nacional de Enduro, Campeonato Metropolitano de Enduro, Campeonato Hare Scramble y cualquier otro campeonato avalado por la CNE, será necesario contar con la licencia deportiva que emite la FMM.

Para su trámite es necesario cumplir con los siguientes requisitos:

Artículo 28. Elegir el tipo de licencia de acuerdo con el campeonato a participar, pudiendo ser Licencia Nacional Anual, Licencia Nacional por un Evento y Licencia Estatal Anual.

Artículo 29. Llenar solicitud de licencia y reservar número a través del sitio de la CNE ([www.cne.com.mx](http://www.cne.com.mx)).

Artículo 30. Realizar el trámite de licencia y pago a la cuenta de la Federación Mexicana de Motociclismo

Artículo 31. El director técnico y/o los directores de categoría podrán solicitar original del acta de nacimiento y/o credencial de elector para verificar la edad en las categorías que lo ameriten.

Artículo 32. Hacer llegar documentos comprobatorios a la CNE (fotografía actualizada, comprobante de domicilio, comprobante de pago, responsivas y para categorías infantil o juvenil CURP).

### Sección Segunda: Categorías

Artículo 33. Las categorías Mayores válidas y puntuables para el Campeonato Nacional serán las siguientes:

Categoría	Edad	Consideraciones
Expertos	<ul style="list-style-type: none"><li>• 18 años o mayores</li><li>• 16 años con responsiva del padre o tutor</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Piloto clasificado en el primer lugar de la categoría de avanzados el año anterior</li><li>• Pilotos ya clasificados como tales en años anteriores</li></ul>
Avanzados	<ul style="list-style-type: none"><li>• 16 años o mayores</li><li>• 14 años con responsiva del padre o tutor</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Piloto clasificado en el primer lugar de la categoría de Intermedios el año anterior</li><li>• Pilotos ya clasificados como tales en años anteriores</li><li>• Pilotos expertos que hayan dejado de participar 1 año o más en el campeonato nacional</li><li>• Para que el piloto pueda cambiarse a una categoría menor deberá esperar 1 año cuando menos sin participar en el campeonato nacional.</li></ul>
Expertos 30	<ul style="list-style-type: none"><li>• Los pilotos con 30 años cumplidos en enero 1 del 2025</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Piloto clasificado en el primer lugar de la categoría Clase 30 el año anterior</li></ul>

Expertos 40	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los pilotos con 40 años cumplidos en enero 1 del 2025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Piloto clasificado en el primer lugar de la categoría Clase 40 el año anterior</li> </ul>
Intermedios	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 14 años o mayores con responsiva del padre o tutor</li> <li>• Los pilotos que, por su nivel de manejo, aunque no cumplan con la edad, podrán presentar solicitud a la CNE para ser aceptados por la mesa directiva.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los 3 pilotos clasificado en el primer, segundo y tercer lugar de la categoría de novatos el año anterior</li> <li>• Pilotos ya clasificados como tales en años anteriores</li> <li>• Los pilotos provenientes de la categoría Juvenil A</li> </ul>
Clase 30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los pilotos con 30 años cumplidos en enero 1 del 2025 y mayores</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los pilotos que habiendo corrido en 30 Expertos hayan dejado de participar dos o más años.</li> <li>• No podrá continuar un piloto que haya sido campeón actual de la categoría, aunque tenga más de 39 años debiendo escalar a 30 Expertos, 40 Expertos, Avanzados o Expertos.</li> </ul>
Clase 40	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los pilotos con 40 años cumplidos en enero 1 del 2025 y mayores</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los pilotos que habiendo corrido en 40 Expertos hayan dejado de participar dos o más años.</li> <li>• No podrá continuar un piloto que haya sido campeón actual de la categoría, aunque tenga más de 49 años debiendo escalar a 30 Expertos, 40 Expertos, Avanzados o Expertos.</li> </ul>
Clase 50	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los pilotos con 50 años cumplidos en enero 1 del 2025 y mayores</li> </ul>	
Clase 60	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los pilotos con 60 años cumplidos en enero 1 del 2025 y mayores</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El recorrido será igual a la categoría de juvenil salvo que el director de carrera determine algo distinto por el tipo de condiciones de la pista.</li> </ul>
Novatos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los pilotos de todas las edades con experiencia en campeonatos similares</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No podrá continuar un piloto que haya sido campeón actual de la categoría y tendrá que subir a una categoría superior.</li> </ul>
Femenil	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mujeres de 16 años o mayores con responsiva del padre o tutor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Con Motocicletas 125cc de dos tiempos y hasta 450cc de cuatro tiempos</li> <li>• El recorrido será igual a la categoría de juvenil salvo que el director de carrera determine algo distinto por el tipo de condiciones de la pista.</li> </ul>
Promocional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los pilotos de todas las edades con deseo de empezar su trayectoria en las carreras de enduro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motocicletas de cualquier cilindrada.</li> <li>• Correrá la pista de juveniles salvo que el director de pista determine algo distinto por el tipo y condiciones del recorrido</li> </ul>
Clasificación ISDE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 18 años o mayores</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pilotos de las categorías Expertos, Avanzados, 30 Expertos y 40 Expertos</li> <li>• Los aspirantes seguirán compitiendo en sus categorías originales. Es para efecto de selección de Trofeo, Trofeo Junior y Clubs.</li> <li>• Obligatorio fondo azul y número amarillo</li> <li>• Esta categoría no es puntuable para el campeonato</li> <li>• Deberán participar en al menos 3 carreras del campeonato en el año. En caso de no cumplir con este requisito no podrán ser avalados por la CNE y FMM para su participación internacional.</li> </ul>

Artículo 34. Las categorías menores válidas y puntuables para el Campeonato Nacional serán las siguientes:

Categoría	Edad	Consideraciones
Juvenil A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edad mínima de 11 años y hasta 15 años cumplidos en enero 1 del 2025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motocicletas hasta 115 cc dos tiempos</li> <li>• Motocicletas hasta 150 cc cuatro tiempos</li> <li>• Motocicletas rodada máxima delantera de 19 pulgadas</li> </ul>
Juvenil B	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edad mínima de 8 años y hasta 10 años cumplidos en enero 1 del 2025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motocicletas hasta 65 cc dos tiempos</li> <li>• Motocicletas hasta 80 cc cuatro tiempos</li> <li>• Motocicletas rodada máxima delantera de 16 pulgadas</li> <li>• En caso de que algún piloto por su desarrollo físico le quede chica la motocicleta, o que su nivel de manejo así lo demande, el padre/madre o tutor podrá solicitar por escrito a la CNE pasarlo a otra categoría superior y en caso de ser aprobada su solicitud, éste será responsable del piloto.</li> </ul>
Femenil B	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edad mínima de 8 años y hasta 15 años cumplidos en enero 1 del 2025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motocicletas hasta 200 cc dos tiempos</li> <li>• Podrán ser acompañadas por un “mochilero” o “chase rider” que siempre irá detrás de ellas sin circular las pruebas especiales</li> <li>• Los tiempos y vueltas serán los mismos que la categoría Juvenil A</li> </ul>
Infantil 4 – 6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edad máxima de 6 años cumplidos en enero 1 del 2025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motocicletas hasta 50 cc dos tiempos automáticas o semiautomáticas</li> <li>• Motocicletas eléctricas equivalentes en tamaño y rodada a las 50 cc del tipo cross o enduro únicamente</li> <li>• Motocicletas de rodada máxima de 12 pulgadas</li> <li>• Deberá haber al menos 3 participantes de este género el día de la carrera y ajustarse a lo establecido en el capítulo de Infantiles.</li> </ul>
Infantil 7 – 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edad máxima de 9 años cumplidos en enero 1 del 2025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motocicletas hasta 50 cc dos tiempos automáticas o semiautomáticas</li> <li>• Motocicletas eléctricas equivalentes en tamaño y rodada a las 50 cc del tipo cross o enduro únicamente</li> <li>• Motocicletas de rodada máxima de 12 pulgadas</li> <li>• Deberá haber al menos 3 participantes de este género el día de la carrera y ajustarse a lo establecido en el capítulo de Infantiles.</li> </ul>
Infantil Femenil	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niñas con edad máxima de 9 años cumplidos en enero 1 del 2025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motocicletas hasta 50 cc dos tiempos automáticas o semiautomáticas</li> <li>• Motocicletas eléctricas equivalentes en tamaño y rodada a las 50 cc del tipo cross o enduro únicamente</li> <li>• Motocicletas de rodada máxima de 12 pulgadas</li> <li>• Deberá haber al menos 3 participantes de este género el día de la carrera y ajustarse a lo establecido en el capítulo de Infantiles.</li> </ul>

Artículo 35. Los pilotos Juveniles y/o Infantiles que lleguen a una competencia y no se ajusten al presente Reglamento, serán clasificados por el Comisario de la carrera en cuestión y por el director técnico de la CNE, cuidando que la participación de estos competidores no afecte la integridad y seguridad de la categoría en que vayan a participar y bajo el entendido que perderá los puntos acumulados de la categoría anterior.

Artículo 36. La edad que tenga el piloto de cualquier categoría el 1º de enero del año en curso se conocerá como año calendario y será la que rija.

Artículo 37. Para las categorías de Expertos, Avanzados, Expertos 30 y Expertos 40 es obligatorio utilizar llantas aprobadas FIM tanto en la parte delantera como la parte trasera de la moto. Las llantas FIM certificadas por la CNE para el Campeonato Nacional de Enduro 2025 son las siguientes:

Marca	Modelo aprobado FIM
Michelin	Enduro Xtrem, Enduro Medium, Hard Front
Pirelli	Scorpion 6 days
Metzeler	Extreme 6 days
Borilli	7 days
Mitas	Enduro Super, Majestic Super, EF terra Force Super, C-19 Eagle, EF-05 Enduro Super, Terra Force EF Super Light, EF-07 super light.
Dunlop	Geomax Enduro
Continental	
Maxis	MAX Enduro M7314
Goldentyre	GT523E, 516KE
Rinaldi	HE40
Waygom	Enduro Extreme

## Sección Tercera: Numeración

Artículo 38. Al tramitar la licencia deportiva, se validará al piloto el número que previamente haya elegido de acuerdo con su categoría y a la disponibilidad del libro de Registro Nacional de Enduro. Este número se deberá respetar en todas las competencias del Campeonato Nacional pues es considerado como número oficial único e irrepetible para dicho campeonato. Sin embargo, si el piloto participa en otro campeonato en otra categoría tendrá que escoger otro número adecuado a la categoría.

Artículo 39. El #1 será exclusivo para el Campeón Absoluto de expertos establecidas del año anterior, sin embargo, el piloto podrá seguir utilizando su número de preferencia por lo que el #1 quedará sin uso y en manos del Campeón actual.

Categoría	Numeración	Color Numero
Expertos	2-99	Fondo Rojo, Números Blancos
Avanzados	100 – 199	Color claramente contrastante
Expertos 30	200 – 299	Color claramente contrastante
Expertos 40	300 – 399	Color claramente contrastante
Intermedios	400 – 499	Color claramente contrastante
Clase 30	500 - 599	Color claramente contrastante
Clase 40	600 – 699	Color claramente contrastante

Clase 50	700 – 799	Color claramente contrastante
Clase 60	700 – 799	Color claramente contrastante
Novatos	800 – 999	Color claramente contrastante
Femenil	2 – 99	Fondo Morado, Numero Blanco
Promocional	1000 – 1099	Color claramente contrastante
Clasificación ISDE	Mismos de categoría original	Fondo Azul, Número Amarillo
Juveniles	2 – 99 con letra “J”	Color claramente contrastante
Infantiles	2 - 99	Color claramente contrastante

Artículo 40. Los números en las motocicletas deberán colocarse obligatoriamente en el frente y ambos lados de la motocicleta y ser acordes en color y numeración con la categoría del piloto. El no cumplir con esta norma de fondos de color y números se penalizará de acuerdo con la tabla en el Capítulo IX, Sección Primera.

Artículo 41. Cuando no exista restricción de color en la categoría deben ser de color contrastante entre el fondo y el color del número a una distancia de 10 metros para evitar problemas con el equipo de cronometraje y control de paso.

Artículo 42. Las medidas mínimas de los números serán de 15 cm. de altura por 2.5 cm. de ancho del trazo en la línea de cada dígito, el área máxima para números es de 25cm x 25cm.

Artículo 43. El organizador, director de Carrera y miembros de la CNE negará la participación a cualquier competidor que no cumpla con este requisito. Los números no podrán ser ladeados y deberán cumplir con la norma FIM. No se aceptarán números que no puedan ser leídos a distancia ni con tonos metálicos y con grado de inclinación máximo de 3°.

Artículo 44. No se aceptan números hechos de papel o cartón, cintas o pintados con plumón.

## Sección Cuarta: Inscripciones

Artículo 45. El piloto que desee participar en cualquier carrera deberá seguir el proceso de inscripción establecido en el sitio de la CNE. [www.cne.com.mx](http://www.cne.com.mx)

Artículo 46. Las inscripciones se cierran a las 18:00 horas el jueves anterior al evento.

Artículo 47. El costo de inscripción para las competencias del Campeonato Nacional es variable por categoría y se cobrará por sede mediante el procedimiento descrito en [www.cne.com.mx](http://www.cne.com.mx) y en la tabla dentro de esta sección del reglamento.

Artículo 48. El costo de inscripción será con un descuento si es pagado hasta antes de 1 semana previa al evento. Durante la última semana previa al evento, el costo incrementará siendo la diferencia del costo para la CNE debido a la coordinación con el sistema de cronometraje.

Artículo 49. El costo de la inscripción ni el costo de la licencia serán reembolsables al piloto bajo ningún escenario incluida una eventual fuerza mayor.

Artículo 50. Los costos para el Campeonato 2025 serán los siguientes:

<b>Categoría</b>	<b>Hasta 1 Semana Antes</b>	<b>Menos de 1 Semana Antes</b>
Mayores	\$2,650	\$3,150
Femenil	\$1,350	\$1,850
Juveniles	\$1,350	\$1,850
Infantiles	\$1,100	\$1,600

# CAPÍTULO IV:

## Promociones de Pilotos

### Sección Primera: Promociones de Categoría

Artículo 51. Para el 2025 se hará la promoción de pilotos por categoría como sigue, sin embargo, la CNE podrá reclasificar a los que por sus velocidades estén ubicados en una clase menor a su manejo.

Artículo 52. Avanzados: El primer lugar de la categoría de avanzados del año inmediatamente anterior tendrá forzosamente que ser promovido a la categoría de Expertos en el Campeonato del año en curso.

Artículo 53. Intermedios: El primer lugar de la categoría de intermedios del año inmediatamente anterior tendrá forzosamente que ser promovido a la categoría de Avanzados en el Campeonato del año en curso.

Artículo 54. Clase 30: El primer lugar de la categoría de Clase 30 del año inmediatamente anterior tendrá forzosamente que ser promovido a la categoría de 30 Expertos en el Campeonato del año en curso.

Artículo 55. Clase 40: El primer lugar de la categoría de Clase 40 del año inmediatamente anterior tendrá forzosamente que ser promovido a la categoría de 40 Expertos en el Campeonato del año en curso.

Artículo 56. Novatos: Los tres primeros lugares de la categoría de novatos del año inmediatamente anterior tendrá forzosamente que ser promovidos cuando menos a la categoría de Intermedios en el Campeonato del año en curso.

# CAPÍTULO V: Tiempos y Horarios

## Sección Primera: Tiempos de Recorrido

Artículo 57. Los tiempos mínimos de recorrido en la modalidad de Enduro por categoría serán los siguientes:

Categoría	Tiempo Mínimo Sabado	Tiempo Mínimo Domingo
Expertos	3:00	6:00
Avanzados	2:30	5:00
Expertos 30	2:30	5:00
Intermedios	2:00	4:00
Expertos 40	2:00	4:00
Clase 30	2:00	4:00
Clase 40	2:00	3:00
Novatos	2:00	3:00
Clase 50	1:30	2:30
Clase 60	1:30	2:30
Femenil	2:00	2:00
Juvenil A	2:30	n/a
Juvenil B	2:00	n/a
Infantiles	0:30 por heat	n/a

Artículo 58. Deberá intentarse no exceder en más de 30 minutos los tiempos por categoría señalados, con excepción de casos particulares que serán aprobados por el Comisario y Director Técnico de la CNE.

Artículo 59. Queda estrictamente prohibido modificar los tiempos ideales de competencia una vez publicados, con excepción de causas de fuerza mayor debidamente justificadas.

Artículo 60. Una vez que se inicie la carrera en ninguna circunstancia se pueden modificar los tiempos ni vueltas establecidos, con excepción de presentarse una situación de fuerza mayor debidamente justificada y consensuada entre los oficiales del evento.

Artículo 61. En caso de fuerza mayor es obligatorio informar a los pilotos en la zona de meta y limitada. Los cambios deberán de ser realizados a categorías completas, no en parcialidades. Únicamente el director de carrera y comisario tienen la autoridad de hacer estas modificaciones.

Artículo 62. Ejemplos de causa mayor pueden ser entre muchos otros:

- a. Cualquier situación que ponga en peligro la seguridad de la carrera y los pilotos
- b. Lluvia extrema inmediatamente antes de la Carrera
- c. Problemas de último momento con ejidatarios



- d. Deterioro extremo de la pista
- e. Crecimiento de ríos o pasos de agua

## Sección Segunda: Horarios de Arranque

Artículo 63. Los arranques de las carreras serán obligatorios y puntuales con base a los siguientes horarios:

Categoría	Sábado Heat 1	Sábado Heat 2	Domingo Heat 1	Domingo Heat 2
Categorías Mayores	11:00 am	-	8:00 am	-
Infantil 4-6	9:15 am	10:15 am	-	-
Infantil 7-9	9:00 am	10:10 am	-	-
Juvenil A	8:00 am	-	-	-
Juvenil B	Después de Juvenil A		-	-

Artículo 64. Clase 50 y Clase 60 deberán arrancar en las competencias antes de la categoría de Novatos.

# CAPÍTULO VI:

## Etapas, Controles y Oficiales en el Campeonato Nacional

### Sección Primera: Etapas

Artículo 65. Las etapas mencionadas en los artículos subsecuentes forman parte integral del Enduro y se someterán al Reglamento y Manual de Operación en todo momento. Los puntos obtenidos en cualquiera de las pruebas cronometradas se deberán sumar al resultado de cada piloto. Para determinar su lugar de clasificación, la equivalencia para otorgar puntos resultantes del cronometraje es; 1/10 segundos = 1/10 puntos o 1/100 segundos = 1/100 puntos, al hacer el recorrido de las etapas de velocidad (Prueba de Cross y Pruebas Especiales).

Artículo 66. En caso de que algún organizador desee establecer otro tipo de etapa o modalidad de competencia no contemplada en este reglamento deberá presentar a la CNE por escrito con al menos 45 días de anticipación para que en su caso pueda ser aprobada.

Artículo 67. Las competencias deberán contar al menos con dos etapas cronometradas denominadas “Pruebas Especiales” por vuelta que deberán estar perfectamente señalizadas en los puntos de inicio y fin de cada una de ellas. Solo en algunos casos que la pista lo requiera, y con autorización de la CNE, podrán ser tres pruebas especiales.

Artículo 68. En los puntos de inicio y fin de cada etapa, se colocarán los equipos de cronometraje y deberán estar identificados perfectamente para evitar que personas ajenas a la organización las invadan o alteren.

Artículo 69. Las “Pruebas Especiales” reconocidas y permitidas en el Campeonato Nacional y derivados son:

- a. Prueba de Enduro a Campo Traviesa (PE, Prueba Punto a Punto o Enduro Test)
  - i. La prueba deberá tener como mínimo 4 kilómetros y como máximo 9 kilómetros (se procurará que los expertos hagan como mínimo 7 minutos de recorrido) con un ancho suficiente para realizar rebases y en caso de que se detengan una o varias motocicletas que no se obstruya el paso.
  - ii. Deberá estar señalizada perfectamente con cinta en ambos lados donde no haya barreras naturales (color amarillo en lado izquierdo y un color diferente del lado derecho). Reforzar marcaje en zonas críticas o de peligro de acuerdo con los criterios del Comisario y director de carrera designados para la competencia. En caso de requerir marcaje con pintura, deberá ser color naranja o amarillo fluorescente.
  - iii. La velocidad máxima deberá ser de 50 Km. por hora promedio. En el trazo no deben existir bajadas prolongadas, no se permiten cruce de caminos, carreteras, calles urbanas, ni circulación de vehículos ajenos a la competencia.

- iv. Es obligatorio que tenga acceso adecuado para los cuerpos médicos y de seguridad, y debe haber comunicación entre el control de inicio y fin de la prueba.
  - v. No será cronometrada la primera vuelta del sábado para todas las categorías aun cuando exista un aviso y acceso para caminarla (excepto categorías Juveniles que la recorren un día antes).
  - vi. Los caminos alternos y cortes deberán cancelarse en su totalidad y en caso de que sea necesario se colocará un control de paso.
  - vii. Los pilotos deberán arrancar la prueba individualmente con el motor encendido y con la motocicleta en alto total. Este punto es conocido como inicio de velocidad, debajo del arco de arranque y en el cual el piloto deberá esperar a que se le indique el momento de arranque hasta un punto denominado fin de velocidad, el cual deberá cruzarse sin detenerse.
  - viii. 3 metros antes del arco de arrancada habrá un par de banderas de color amarillo en las cuales el piloto deberá detenerse por completo para esperar su arrancada. En caso de que el piloto rebese las banderas amarillas corre el riesgo de que el lector de cronometraje comience su tiempo anticipadamente en adición a poder ser penalizado.
  - ix. En casos en que los colores de las cintas tengan que ser modificados por el comité organizador se requiere aprobación previa del director técnico.
- b. Prueba de Cross (PC, Prueba Herradura o Cross Test)
- i. Esta prueba se desarrollará en un circuito con una distancia mínima de 4 kilómetros y máxima de 7 kilómetros (procurar 7 minutos como mínimo para la Categoría de Expertos) y el ancho mínimo debe ser de 3 m en todo su trazo.
  - ii. Deberá estar señalizada en su totalidad con cinta en ambos lados (color amarillo en lado izquierdo y un color diferente del lado derecho).
  - iii. Los pilotos deberán arrancar la prueba individualmente con el motor encendido y con la motocicleta en alto total. Este punto es conocido como inicio de velocidad, debajo del arco de arranque y en el cual el piloto deberá esperar a que se le indique el momento de arranque hasta un punto denominado fin de velocidad, el cual deberá cruzarse sin detenerse.
  - iv. Los puntos de control de inicio y fin de velocidad de esta prueba deberán estar perfectamente señalizados y ubicados a una distancia no mayor de 20 metros uno de otro.
  - v. Esta prueba deberá ubicarse aledaña a la zona de pits si el terreno lo permite y que permita fácil acceso a los espectadores y asistentes.
  - vi. Estará permitido a elección del organizador de la carrera colocar obstáculos artificiales, siempre y cuando, no sean peligrosos y que puedan dañar la integridad de los pilotos, mismos que deberán ser verificados y validados por el comisario y director técnico.

- vii. Tres (3) metros antes del arco de arrancada habrá un par de banderas de color amarillo en las cuales el piloto deberá detenerse por completo para esperar su arrancada. En caso de que el piloto rebase las banderas amarillas corre el riesgo de que el lector de cronometraje comience su tiempo anticipadamente en adición a poder ser penalizado.
- viii. En casos en que los colores de las cintas tengan que ser modificados por el comité organizador se requiere aprobación previa del director técnico.

Artículo 70. Las categorías Juveniles, a juicio del director Juvenil, Comisario y director de carrera, podrán:

- a. Recorrer las pruebas diseñadas para adultos
- b. Temporalmente modificar pruebas de adultos (previo al arranque del primer piloto adulto) para que Juveniles recorran únicamente un tramo de la prueba.
- c. Diseñar pruebas exclusivas para Juveniles, acordes a su categoría, que mínimo deben ser una Prueba de Enduro y otra distinta.
- d. En caso de que para la categoría Juvenil no se tenga una Prueba de Enduro a Campo Traviesa (PE) se deberán contar con 2 Pruebas de Cross en ubicaciones distintas.
- e. El viernes anterior a la carrera los Juveniles tendrán que efectuar en grupo una vuelta de reconocimiento a la pista a las 16:00 horas. Antes o después de ese horario está prohibido hacer el recorrido.

Artículo 71. Etapa limitada: Etapa en la que se dará al competidor un tiempo de recorrido acorde a su categoría para llegar al punto de “limitada”. El piloto deberá cruzarlo en el minuto asignado como hora ideal de paso. Esto aplica para categorías mayores y juveniles.

Artículo 72. El organizador no debe establecer al final de la última vuelta, después de cerrar meta, que los pilotos pasen por alguna de las pruebas especiales. El organizador deberá prever que cualquier prueba especial sea con anterioridad al último pase de la meta.

Artículo 73. Cuando una zona del recorrido marcada deba ser cancelada antes o durante la carrera, el director de Carrera en consenso con el director técnico de la CNE deberá:

- a. Avisar a los pilotos inmediatamente
- b. Quitar los señalamientos y en caso necesario bloquear y anular los accesos a la zona cancelada

Artículo 74. La modificación a cualquier prueba o sección deberá forzosamente ser realizada con categorías completas, es decir, se realiza el cambio hasta que pase la totalidad de pilotos de una categoría.

## Sección Segunda: Controles y Áreas de Trabajo

Artículo 75. Los controles estarán ubicados en los puntos necesarios para realizar las anotaciones y cuidar el fiel cumplimiento de cada una de las etapas señaladas en este reglamento. Anotaciones que adicionalmente al registro electrónico, deberán hacerse de forma manual por duplicado para

entregar el original de éstas al responsable de cronometraje, designado por la CNE, conservando el organizador la copia para realizar el conteo correspondiente.

Artículo 76. El organizador deberá entregar 30 minutos después de que termine el último piloto la lista general de todas las velocidades y notas correspondientes.

Artículo 77. En todos los controles se debe colocar un reloj digital visible que marque la hora, minutos y segundos, sincronizados con la hora oficial satelital del reloj principal ubicado en Meta.

Artículo 78. Adicional a los registros digitales y manuales de cada control y como respaldo del propio piloto, se entregará una tarjeta de registro de tiempos a todos los pilotos al entrar en la mañana al Parque Cerrado y ésta será checada al paso del piloto en cada control horario. Todos los pilotos, incluyendo a los juveniles deberán portar las tarjetas durante toda la competencia y deberán entregarla en meta al finalizar la carrera.

Artículo 79. El piloto es el único responsable de los tiempos anotados en su tarjeta de registros de tiempos, por lo que debe verificar que en cada control se le coloque la hora correcta en la que está pasando por dicho control.

Artículo 80. En caso de que accidentalmente un piloto pierda su tarjeta de registro de tiempos, deberá obtener otra en el siguiente control horario. Esta nueva tarjeta deberá ser utilizada en los siguientes pasos del piloto. No existe una penalización por extraviar esta tarjeta, pero el piloto si pierde la posibilidad de tener un respaldo en caso de existir dudas o reclamaciones sobre sus horas de paso.

Artículo 81. Un piloto deberá pasar por cualquier punto de control horario en su minuto ideal de paso ya que de lo contrario será penalizado.

Artículo 82. Los pilotos que no cumplan con los minutos asignados para su categoría entre un Control Horario y el siguiente serán penalizados con 60 puntos por cada minuto, por atraso o adelanto, de acuerdo con lo marcado en los registros y en su tarjeta de registro de tiempos.

Artículo 83. Hora marcada = Hora de paso para la próxima etapa limitada.

Artículo 84. El piloto que se atrase o adelante en algún control en su hora ideal de paso, deberá calcular nuevamente los minutos asignados para su categoría para llegar al siguiente control, ajustando sus tiempos de paso restantes para el resto de su carrera de acuerdo con el retraso o adelanto ocurrido.

Artículo 85. En el último control horario (meta) al finalizar la carrera, no se penalizará el adelanto, pero si el retraso.

Artículo 86. Es responsabilidad absoluta del piloto seguir los señalamientos de color en pista de acuerdo con su categoría.

Artículo 87. Control de parque cerrado: La función de este control es registrar la hora de entrada de cada competidor a dicho parque. Los pilotos deberán entrar el sábado en los horarios marcados por el organizador. Será responsabilidad del piloto el entrar oportunamente.

Artículo 88. El oficial de este control deberá anotar la hora de entrada al parque cerrado en las hojas de registro y la tarjeta de registro de tiempos que se entregará al piloto el sábado y Domingo.

- Artículo 89. El área de parque cerrado deberá trazarse en un terreno predominantemente plano, amplio y estar perfectamente delimitado con vallas, cintas o malla plástica perforada y señalado cerca del área de meta.
- Artículo 90. La entrada al parque cerrado el sábado y domingo deberá de ser con el motor apagado. En el parque cerrado se marcarán y permanecerán las motocicletas hasta el momento de su hora de salida.
- Artículo 91. El organizador tendrá la obligación de asignar lugares específicos a las motocicletas participantes en el evento. Se sugiere seguir el formato del Manual de Organización de la CNE.
- Artículo 92. En caso de que el organizador coloque el parque cerrado lejos de la meta (plazas, jardines) deberá proveer a los pilotos el transporte necesario para llegar al lugar.
- Artículo 93. Al entrar al parque cerrado en los horarios designados, el piloto deberá entrar con la motocicleta apagada, casco y protector de pecho para revisión de seguridad y tipo de sangre visible por el exterior de este. No se acepta escribir con plumón sobre el casco.
- Artículo 94. Es obligatorio para los pilotos contar con el transponder para registrar los tiempos aprobado por la CNE ya sea propio o rentado y otorgado por el proveedor de Cronometraje. En caso de no contar con él, el piloto no podrá arrancar la competencia.
- Artículo 95. Para la entrega de transponder al piloto se requiere una identificación oficial vigente a nombre del Piloto competidor. En caso de ser menor de edad, se requerirá identificación oficial vigente del padre o tutor.
- Artículo 96. Piloto que rente o sea otorgado el transponder/chip por la organización y no haga devolución de este, será sancionado con \$1,500.00 pesos y su licencia será suspendida hasta dicho cobro o devolución de este.
- Artículo 97. El control de parque cerrado deberá hacer las revisiones siguientes:
- a. Revisar que el casco cumpla con estándares de seguridad vigente y el tipo de sangre y factor RH impreso en el mismo. No se aceptará la entrada cuando este requerimiento esté escrito con plumón.
  - b. Protector de pecho y espalda.
  - c. Números legibles en los costados y frente de la motocicleta. Se prohibirá la entrada a motocicletas que no cumplan y que no tengan el color del plato indicado en el reglamento.
  - d. Silenciador en buen estado (revisión visual). La Dirección Técnica de la CNE podrá hacer pruebas selectivas de sonoridad en los escapes para procurar bajar los decibeles de ruido en las carreras.
  - e. El nivel de sonoridad de las motocicletas deberá estar en 112 decibeles de acuerdo con los estándares que marca el Reglamento Técnico de la F.I.M.
  - f. En caso de que una motocicleta haga demasiado ruido y algún oficial de la CNE le indique al piloto la necesidad de empacar el silenciador y éste no lo arregle, la motocicleta no podrá participar en los eventos subsecuentes.
  - g. Soporte metálico para sostener la motocicleta, no se permiten estacas de madera.

- h. Llantas ecológicas homologadas FIM para las categorías: Expertos, Avanzados, 30 Expertos y 40 Expertos.
- i. Revisión visual general de motocicleta.
- j. Al piloto que no reúna los requisitos anteriores se le impedirá la entrada de su motocicleta.

Artículo 98. El piloto no podrá encender la motocicleta en el Parque Cerrado ni realizar labor mecánica alguna (ver reglamento para uso del área de trabajo) y deberá abandonar esta zona inmediatamente después de ingresar su motocicleta. Lo único que el piloto está autorizado para realizar es la colocación de sus tiempos de carrera en la motocicleta.

Artículo 99. El día del evento, cuando sea su hora de arranque, el piloto deberá acceder por su motocicleta al Parque Cerrado con todo el equipo necesario para su conducción y la herramienta que utilizara en la ruta.

Artículo 100. La entrada al parque cerrado es exclusivamente por la carpa de los oficiales y con casco colocado y abrochado. Queda estrictamente prohibido entrar al parque brincando las cintas o por cualquier otro lado. La entrada solo se permite 10 minutos antes de la hora ideal de salida.

Artículo 101. En caso de que el piloto requiera utilizar el área de trabajo podrá hacerlo no más de 10 minutos antes de su hora ideal de salida.

Artículo 102. Sin distinción, queda estrictamente prohibida la entrada a personas ajenas al campo cerrado con excepción de los oficiales CNE, organizador de la carrera, ayudantes y del piloto.

Artículo 103. Podrá existir una revisión mecánica en el parque cerrado después del evento una vez entregada la tarjeta de tiempo en la Meta, tomando en cuenta lo siguiente:

- a. Silenciador
- b. Identificación de la motocicleta con que inició el evento

Artículo 104. Área de trabajo: Es un área cerrada, dentro del parque cerrado, donde se podrán realizar reparaciones y recargar gasolina con tapete ecológico a la motocicleta antes de tomar la salida.

Artículo 105. En esta área de trabajo está prohibido arrancar la motocicleta.

Artículo 106. El piloto podrá entrar al parque cerrado por su motocicleta 10 minutos antes de su hora ideal de salida y pasar al área de trabajo para realizar sus reparaciones. Es responsabilidad del piloto conocer el tiempo transcurrido en el área de trabajo y llegar a la meta en su minuto ideal de salida para arrancar su motocicleta.

Artículo 107. En caso de encender la motocicleta en este punto, se procederá a la penalización correspondiente en el Capítulo IX, Sección Primera.

Artículo 108. El uso del tapete ecológico es obligatorio en esta zona para rellenar algún tipo de líquido o aceite de cadena, en caso contrario será penalizado de acuerdo con el Capítulo IX, Sección Primera.

Artículo 109. Área de Pits (Paddock): Es el área marcada para la colocación de carpas y equipo de los pilotos, así como el estacionamiento de sus vehículos y en donde se podrá hacer recarga de combustible y reparación a las motocicletas.

Artículo 110. Lo correspondiente al área de venta de accesorios deberá de colocarse en el área comercial y el estacionamiento de espectadores deberá separarse de esta zona.

Artículo 111. Solamente se podrá cargar gasolina y recibir ayuda en el área de los pits y área de trabajo. En caso de hacerlo en cualquier otro lado, incluyendo el recorrido y las pruebas de velocidad, el piloto será descalificado.

Artículo 112. El reabastecimiento de gasolina deberá ser con el motor apagado, con el piloto debajo de la motocicleta y sobre tapete ecológico. En caso contrario se descalificará al piloto.

Artículo 113. Controles Horarios (CH): Todos los controles horarios donde haya zona de pits, deberán tener dos banderas blancas 20 metros antes del inicio de estos.

Artículo 114. Control de meta: Contará con letreros indicativos y vallas que proporcionen seguridad, tanto a competidores como al público.

- a. El control de meta deberá estar perfectamente marcado entre banderas y/o cintas colocadas a 10 metros antes y 20 metros después de la raya blanca de meta y/o partida, que tendrá por lo menos 15 centímetros de ancho y tres metros de largo. Se considera como zona de meta cinco metros antes y veinte metros después de la raya anteriormente mencionada.
- b. Se colocarán dos banderas amarillas de señalización en ambos lados de la raya de partida de los pilotos.
- c. Se colocará un reloj indicativo de la hora oficial como mínimo 5 metros antes del control y registro de tiempos.
- d. La salida de pilotos para la primera vuelta del sábado y domingo deberá de ser justo en la línea de meta junto a las banderas amarilla. Es obligación del piloto estar atento a su minuto de salida.
- e. Cuando la meta funcione como control horario se deberá contar con un carril de paso especial para los pilotos que arrancaron previamente y están pasando en sus primeras vueltas por el Control de Meta.

Artículo 115. Control de limitada: Debe estar señalizada y los oficiales de este Control Horario deberán ser fácilmente identificables con chaleco naranja:

- a. Deben contar con reloj digital que marque hora, minutos y segundos, sincronizados con el reloj maestro.
- b. Se debe colocar una bandera blanca mínimo 30 metros antes de su ubicación.
- c. Debe existir suministro gratuito de líquidos para hidratación de pilotos.

Artículo 116. Controles de Pruebas Especiales: Deberán tener señalamientos visibles que indiquen la ubicación del inicio y la ubicación del fin de la etapa de velocidad.

- a. Los oficiales de este Control Horario deberán ser fácilmente identificables con chaleco naranja.
- b. Deben contar para su funcionamiento con reloj digital que marque hora, minutos y segundos, sincronizado con el reloj maestro para que los tiempos de los controles



horarios en donde se utilice este sistema, puedan ser registrados con toda exactitud y certeza.

Artículo 117. Control de paso: Se colocarán posteriores a las zonas donde exista riesgo de corte de pista para registrar que los pilotos pasen en este punto conforme el trazo señalado por el organizador.

- a. Podrán ser fijos o móviles siempre y cuando éstos estén perfectamente visibles y serán marcados por dos banderas azules mínimo 20 metros antes de su ubicación.
- b. Todos los controles tendrán que señalar con cintas o banderas el lugar por el cual deberán circular los competidores, asegurándose así que su paso sea registrado.

Artículo 118. Los controles horarios tendrán tarjetas de registro de tiempos adicionales, para en caso de que algún piloto pierda la suya poder reponerla.

Artículo 119. Todos los controles abrirán como mínimo 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer competidor.

Artículo 120. En caso de que a la llegada del primer competidor no estuviera algún control en su lugar, éste será cancelado para una o más vueltas y sólo será válido cuando registre vueltas completas por categoría incluyendo adultos y juveniles.

Artículo 121. Los controles deberán cerrar como mínimo 30 minutos después de la hora ideal de paso del último competidor o garantizar con algún sistema de comunicación que todos los pilotos han pasado.

Artículo 122. Cuando un organizador no cumpla con algunos de los requisitos anteriores, con respecto a los controles, éstos podrán ser protestados por el piloto y en su caso, si procede a juicio del responsable del evento y del Director Técnico, serán cancelados para todos los competidores.

## Sección Tercera: Oficiales y Personalidades

Artículo 123. El organizador es aquel emprendedor que solicita a la CNE la organización de alguna fecha del Campeonato Nacional de Enduro. El organizador puede o no ser experto en el motociclismo y el Enduro por lo que nombra como su principal representante, en conjunto con la CNE a través del Director Técnico, a un Comisario.

Artículo 124. El Director Técnico será el principal representante de la CNE durante todos los eventos del Campeonato Nacional de Enduro. Será nombrado por el Comisionado Nacional al inicio del Campeonato y podrá ser removido después de cada carrera, nombrando a su sucesor antes del inicio del siguiente evento.

Artículo 125. El Director Técnico designará en cada carrera junto con el organizador a un Comisario para documentar y supervisar lo correspondiente al evento y deberán en conjunto elaborar un reporte para informar a la CNE de los avances y observaciones previos al evento. Se proporcionará al Comisario el formato requerido con al menos un mes de anticipación.

- a. El Comisario deberá ser piloto de las categorías Clase 30 o superiores y que cuenten con experiencia previa en este rubro.

- b. El Comisario será el enlace entre el organizador de un evento y la CNE y deberá ser nombrado por lo menos 30 días antes de cada evento notificando por escrito su nombramiento a la CNE y al organizador. El organizador estará obligado desde ese momento a dar la información y facilidades que el Comisario requiera.
- c. En conjunto con la CNE y el organizador se podrá decidir si nombrar a más de un comisario dependiendo de la característica del evento.
- d. El organizador costeará el 100% de los viáticos del Comisario. El pago se realizará posterior a la carrera y comprobará el pago ante la CNE.

Artículo 126. La máxima autoridad en un evento será el Comisario. Es importante que todas las decisión se consulten y avalen previamente con el Director Técnico para tener el visto bueno de la CNE.

Artículo 127. Las funciones del Comisario serán las siguientes y éstas se harán en coordinación con el Director de Carrera:

- a. Solicitar y revisar los permisos de uso de suelo, circulaciones y contratos de servicios obtenidos por el organizador para su evento.
- b. Recorrer las rutas de cada una de las categorías (adultos y juveniles) para en su caso, con 30 días de anticipación al evento, autorizarlas o rechazarlas tomando en cuenta que el grado de dificultad sea el adecuado y sobre todo que no existan zonas de alto grado de peligrosidad.
- c. 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.
- d. Revisar nuevamente las pistas 8 días antes del evento para comprobar que estén perfectamente señaladas
- e. Revisar el reglamento particular de la carrera, evitando cualquier punto que contravenga el reglamento vigente de la CNE, debiendo el Organizador cambiar el reglamento antes de darse a conocer públicamente.
- f. Solicitar al organizador la lista de personas que fungirán como director de carrera y Marshalls durante el desarrollo del evento, comprobando que estos tengan la capacidad para su función y sean suficientes en número para el buen desarrollo del evento.
- g. 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.
- h. Supervisar que durante el desarrollo del evento se observen todas las disposiciones del reglamento vigente de Enduro.
- i. Realizar una junta con las personas que fungirán como controles para su orientación e instrucción del uso de las formas de registro oficiales.

- j. Autorizar o suspender el evento. Si la suspensión se realiza durante la celebración del evento, deberá ser autorizado en conjunto con el Director de Carrera y el Director Técnico.
- k. Designar un responsable por parte del organizador del rubro de medio ambiente, su responsabilidad es coordinar con el Director de Medio ambiente de la CNE el impacto al medio ambiente de la ruta, verificando puntos de control, impacto en comunidades aledañas y cumplimiento de lo establecido en este reglamento. Deberá rendir un informe de resultados.

Artículo 128. El Director de Carrera será nombrado por el organizador y deberá estar acreditado por la CNE a través del Director de Carrera. Esta persona trabajará junto con el Comisario para asegurar el buen funcionamiento operativo de la carrera tales como coordinación de Marshalls, colocación y mantenimiento de cintas, instalación de carpas, barredoras, etc.

Artículo 129. Marshall: La organización deberá contar al menos con dos oficiales de ruta (Marshall). Éstos estarán identificados con chaleco naranja y una “M” y además de estar encargados de verificar y corregir el buen estado y flujo de la pista, podrán estar circulando en las zonas de velocidad, con la obligación de evitar cualquier anomalía.

- a. Los Marshall no podrán circular en sentido contrario, excepto que se trate únicamente de una emergencia médica.
- b. En caso de que algún piloto se salga de la pista marcada y sea visto por un Marshall, será inmediatamente descalificado.

Artículo 130. Oficiales CNE: La CNE designará a 2 oficiales también denominados Marshall que verificarán el cumplimiento del presente reglamento previo, durante y posterior a la realización del evento y reportarán al Comisario y Director Técnico las anomalías observadas.

Artículo 131. Todo miembro del comité de la CNE tendrá autoridad durante el evento para documentar y en su caso canalizar una penalización o descalificación ante la máxima autoridad de la organización.

Artículo 132. Únicamente un Marshall perfectamente identificado con una “M” en su chaleco dentro de la pista podrá indicar algún cambio de ruta a los pilotos. El Marshall hará esto en coordinación con el Director de Carrera y Comisario.

- a. Es responsabilidad del piloto solo hacer caso de un cambio de ruta de último momento por un Marshall claramente identificado y no por ninguna otra persona sin autoridad.
- b. Este cambio deberá ser notificado en el siguiente punto de control por el piloto para reconfirmar que sea un cambio oficial.

Artículo 133. Se nombrarán al inicio del Campeonato a un Director de las categorías Juveniles y un Director de Infantiles, que deberán coordinarse con el Director Técnico y el Comisario designado para cada carrera asegurando que se dé la atención debida a las categorías menores.

# CAPÍTULO VII: De los Eventos

## Sección Primera: Requisitos para la Organización de un Evento

Artículo 134. Será indispensable para solicitar la realización de un evento de Enduro en el país lo siguiente:

- a. Acreditarse como moto club debidamente registrado ante la FMM a través de la CNE y tener historial de pilotos participando (Mínimo 5) así como capacidad demostrada.
- b. Campeonato Nacional, Campeonato Metropolitano, Campeonato Hare Scramble y cualquier otro campeonato avalado por la CNE: deberán presentar solicitud por escrito a la CNE al menos un mes antes de la junta anual de moto clubes y pagar la sanción dentro de la fecha que establezca la CNE.
- c. De Campeonato Regional: presentar solicitud a más tardar el 31 de enero del año en que se pretenda realizar el evento.
- d. De invitación: presentar solicitud con 30 días de anticipación a la fecha pretendida. No se podrá organizar una fecha de Invitación Nacional con menos de 3 semanas de diferencia con alguna carrera de Campeonato Nacional.
- e. En todos los casos indicar fecha solicitada y fecha alternativa, lugar donde se pretende realizar el evento e información detallada del proyecto del evento.
- f. Contar con un director de Carrera que conozca el reglamento vigente y cuente con experiencia y participación en eventos Nacionales.

Artículo 135. Ninguna carrera de la que se requiera apoyo CNE se aprobará cuando coincida con alguna fecha avalada por la CNE del Campeonato Nacional, Regional o de Invitación.

Artículo 136. La CNE dará su aprobación o rechazo en un plazo no menor de 15 días antes de la fecha programada para el evento.

Artículo 137. Para realizar un evento de Enduro del Campeonato Nacional, Regional o de Invitación avalado por la CNE, se deberán cubrir los siguientes requisitos:

- a. Haber cubierto el pago de la sanción correspondiente para el evento antes del 31 de enero del año en curso y ser un moto club activo sin adeudos.
- b. Enviar a la CNE por conducto del Comisario, mínimo quince días antes de la fecha del evento lo siguiente:
- c. Copia de los permisos otorgados por las autoridades.
- d. Copia de los permisos para usar los inmuebles donde se realizará el evento.
- e. Mapa de pistas y ubicación de la meta, diseño de la meta, tiempos y número de vueltas y relación de personas que fungirán como Jueces y Controles en el evento.

- f. La organización tendrá la obligación de entregar al Comisario designado, la lista de oficiales que estarán en los controles horarios, pruebas especiales, parque cerrado, pits, etc., con el objeto de garantizar el número adecuado para un mejor control, así como de su capacidad.
  - g. Convocatoria del evento completa y debidamente requisitada, 35 días antes.
- Artículo 138. El organizador debe cumplir con los lineamientos señalados por la CNE en el diseño de Controles, limitada, Pruebas Especiales y Paddock. La zona de meta deberá seguir el lineamiento que señala la CNE en el presente reglamento. La zona de Paddock debe ser accesible a cualquier vehículo aun en temporada de lluvias y contar con salida ágil para casos de emergencia.
- Artículo 139. El staff del organizador deberá trazar y marcar la pista de adultos y juveniles validada por el Comisario, antes del evento en color naranja como color principal. Marcar el trazo del recorrido al menos cada 20 metros.
- Artículo 140. La pista de Juveniles deberá marcarse en color blanco y/o azul.
- Artículo 141. La Pista de la Infantil deberá marcarse con cintas en su totalidad el día de la competencia (amarillo en lado izquierdo)
- Artículo 142. En caso de que el recorrido lo permita, las categorías Femenil, Novatos, Clase 50 y Clase 60 podrían tener rutas más fáciles. No se deben sustituir por el recorrido de Juveniles.
- Artículo 143. La CNE retendrá de las inscripciones depositadas en la cuenta de PayPal de cada carrera del Campeonato Nacional de Enduro la cantidad de \$50,000.00 (cincuenta mil pesos 00/100), del Campeonato Metropolitano \$5,500.00 (cinco mil quinientos pesos 00/100) y Hare Scramble \$5,500 (cinco mil quinientos pesos 00/100) como garantía de la buena realización del evento. Este se calificará de acuerdo con los lineamientos del presente reglamento y del manual de organización.
- Artículo 144. De cumplirse con estos al 100% dicha cantidad será devuelta al organizador. De no cumplirse se tendrá por perdida la garantía, quedando está a favor de la CNE, misma que será utilizada para gastos de operación de la Comisión.
- Artículo 145. Será responsabilidad del organizador ponerse en contacto con la dirección técnica de la CNE para recoger el equipo, material y papelería para su evento.
- Artículo 146. El organizador será responsable de regresar el equipo de la CNE en un plazo no mayor de 8 días después de celebrado el evento. En relación con la señalética, el motoclub que no la entregue completa y en buenas condiciones, se le cobrará de la cantidad retenida de inscripciones, el monto de cada letrero que falte o este dañado.
- Artículo 147. El organizador deberá proporcionar al Comisario designado para el evento toda la información y facilidades que indica este reglamento.
- Artículo 148. El organizador se obligará a incluir en sus eventos todas las categorías mencionadas en el presente reglamento, independientemente de que en su carrera existieran categorías desiertas.
- Artículo 149. El organizador está obligado a entregar a la CNE para difusión a los competidores a través de la web y video de briefing la siguiente información previa al evento:
- 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 estas.
- d. Ubicación del inicio y fin de las pruebas especiales.
- e. Tipo de pruebas especiales que se realizarán y detalles de estas.
- f. Ubicación de los puntos de control existentes en la pista.
- g. Mapa de pits señalando distribución de zonas (pits, servicios, comercial) así como carriles y sentidos de circulación
- h. Información particular y específica del evento.

Artículo 150. El organizador llevará a cabo un video explicativo de no más de 10 minutos con los pormenores de la pista y el evento, este se deberá de subir a la página de la CNE ([cne.com.mx](http://cne.com.mx)) y a las redes sociales (Facebook e Instagram) el viernes previo al evento.

Artículo 151. Las decisiones que hayan tomado el director de carrera y Comisario respecto del reglamento particular de la carrera o de cualquier otra índole, deberán darse a conocer en el video explicativo subido en redes sociales de la CNE y no podrá haber cambios posteriores a menos que exista alguna causa de fuerza mayor.

Artículo 152. La cuota que cualquier moto club pagará a la CNE por organizar una carrera (sanción) será de \$20,000.00 (veinte mil pesos 00/100) para Campeonato Nacional de Enduro y \$2,500 (dos mil quinientos pesos 00/100) para campeonato Metropolitano y/o cualquier otro evento estatal o avalado por la CNE. La fecha límite para presentar las propuestas será el 31 de enero del año en curso. En caso de no hacerlo se hará acreedor a una sanción económica de 50% adicional retenido de las inscripciones.

Artículo 153. La CNE cobrará a los moto clubes organizadores las cantidades de \$700.00 (setecientos pesos 00/100) por piloto adulto inscrito, \$300.00 (trescientos pesos 00/100) por piloto juvenil A, Juvenil B, Femenil e infantil inscritos por evento del Campeonato Nacional los cuales se destinarán a un fondo para reconocimientos, equipo, consumibles de oficina y gastos de operación.

Artículo 154. Es obligatorio que el organizador contrate baños portátiles desde el viernes previo a la competencia para la zona de meta, diferenciados para hombres y mujeres. Este servicio deberá consistir en mínimo cuatro unidades. Deberán proporcionar servicio gratuito y óptimo los días de carrera desde el viernes previo a la carrera.

Artículo 155. El espacio destinado para paddock y estacionamiento, debe ser de tamaño adecuado para el quorum esperado y garantizar ágil circulación y evacuación en caso necesario. Queda estrictamente prohibido el cobro por estacionamiento, acceso o vigilancia en estas zonas.

Artículo 156. Si el organizador incumpliera en alguno de los puntos anteriores, La CNE y FMM se reservan el derecho de cancelar una competencia o en su caso excluirla en el siguiente Campeonato.

Artículo 157. 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 CNE y queda obligado a devolver las cuotas de inscripción a los competidores.

Artículo 158. Cuando el evento tenga que suspenderse durante su desarrollo por causas de fuerza mayor, serán válidas para el Campeonato la categoría o categorías que cuando menos hayan efectuado el 50% del recorrido total, computándose para los pilotos de las categorías únicamente hasta donde el director de Carrera y Director Técnico de la CNE lo determinen.

Artículo 159. El recorrido podrá efectuarse en cualquier tipo de terreno que reúna los grados de dificultad que deberán ser aprobados por la CNE a través del Comisario del evento y el Comité de Carreras del 2024. El organizador tendrá la obligación de contar con un grupo de pilotos que realicen el recorrido al finalizar las carreras para constatar que no existe ningún competidor con problemas y pueda regresar a la meta. Esta Barredora deberá realizarse en las carreras de adultos y juveniles.

Artículo 160. La CNE es responsable de coordinar el proceso de inscripciones, así como del cobro de estas a través de su cuenta de PayPal, el manejo de información y cronometraje. El pago de cronometraje será directamente por cuenta y cargo del organizador.

Artículo 161. Es obligatorio colocar imágenes de la FMM y la de la CNE en la zona de meta.

# CAPÍTULO VIII: De la Seguridad

## Sección Primera: Servicios Médicos

Artículo 162. Es obligación del organizador contar durante todo el evento con servicios médicos de emergencia (dos ambulancias por lo menos).

Artículo 163. El evento no podrá iniciarse por ningún motivo si no se cuenta con estos servicios. En caso de que los servicios médicos no lleguen al evento este será cancelado e imputable al organizador.

Artículo 164. Los servicios médicos que el organizador contrate para el evento deberán contar por lo menos con una Ambulancia Tipo B de terapia intensiva (se especifica en el Anexo 1). No deberá ser una unidad que tan solo sirva para trasladar accidentados.

Artículo 165. En caso de no conseguir una ambulancia tipo B, se deberá notificar a la CNE previo al evento para considerar las medidas preventivas.

Artículo 166. El organizador deberá publicar en su convocatoria, el servicio de atención hospitalaria más cercano a la pista, El Director de Carrera y Comisario deberán conocer la ubicación, la ruta más ágil y los números telefónicos del mismo.

## Sección Segunda: Seguridad en la Carrera

Artículo 167. Artículo 89.- Queda restringida la circulación de motocicletas o Pilotos que no estén compitiendo, en la ruta o pruebas especiales, excepto las de los oficiales del evento.

Artículo 168. 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 169. El piloto que quebrante esta disposición será penalizado o inclusive descalificado. Si algún acompañante lo hiciera, también afectará a su o sus pilotos. (Incluye también a categorías juveniles e infantiles)

Artículo 170. Es obligatorio para todos los competidores usar durante la competencia, y en todos los entrenamientos en las áreas designadas para tal efecto, el equipo reglamentario personal consistente en:

- a. Casco vigente que cumpla con alguna o varias de la normativa ECE, JIS, SNELL y DOT actuales, con tipo de sangre y factor RH mediante un sticker adherible ubicado en un lugar visible. La falta de este requisito será causal para que el piloto no pueda arrancar la carrera.

La Dirección Técnica de la CNE tiene la facultad de revisar y aprobar los cascos sobre la base de la homologación de la FIM. Para marcar un casco aprobado se colocará un distintivo CNE.



- b. Protección para los ojos: Se podrá remover en caso de humedad o lluvia, o a juicio del piloto.
- c. Hombreras y/o protector de pecho
- d. Guantes
- e. Botas
- f. Bolsa o mochila con herramientas

Artículo 171. Es obligatorio utilizar casco abrochado al momento de circular sobre la moto en zona de Pits. No es necesario utilizar casco si la motocicleta es empujada caminando. El no cumplir con este artículo el piloto será sujeto a la penalización descrita en el Capítulo IX; Sección Primera de las Penalizaciones.

Artículo 172. Se deberán marcar con señales de peligro: barrancos, carreteras, circulación de peatones, cruces de camino, circulación de ganado, etc.

Artículo 173. Será obligatorio que existan las medidas de seguridad necesarias para evitar la cancelación del evento.

Artículo 174. Deben existir marcas para sentidos de circulación, entradas y salidas vehiculares en pits y estacionamientos y velocidad límite en zonas de circulación.

Artículo 175. Los pilotos deberán mantener un comportamiento correcto (conforme al código de conducta deportiva especificado por la FMM) durante el desarrollo de la competencia

Artículo 176. No circular a una velocidad mayor de 40 km/hora en zonas concurridas de tránsito y áreas urbanas.

Artículo 177. Circular con moderación en zona de pits a velocidad máxima de mayores hora. No hacer derrapes o levantar la moto en una rueda evitando así hacerse acreedor a la sanción correspondiente.

Artículo 178. El organizador deberá habilitar en limitada un puesto de hidratación para pilotos sin costo.

# CAPÍTULO IX:

## De las Penalizaciones y Descalificaciones

### Sección Primera: De las Penalizaciones

Artículo 179. Los pilotos se harán acreedores a las siguientes penalizaciones:

Tipo	Penalización	Concepto
Campo Cerrado	60 Puntos	Por cada minuto de retraso al entrar al campo cerrado después de la hora ideal para hacerlo (30 min antes de la salida del primer competidor de su categoría el Domingo de carrera)
	300 Puntos	Por entrar al parque cerrado con motor encendido
	300 Puntos	Por no salir el piloto inmediatamente del parque cerrado o realizar cualquier otra actividad que no sea parar la moto en su lugar o colocar su etiqueta de tiempos.
	60 Puntos	Para el piloto cuando algún familiar o acompañante entre al campo cerrado excepto categoría juvenil B
	300 Puntos	Por encender el motor dentro del parque cerrado o dentro del área de trabajo.
	300 Puntos	Por encender la motocicleta antes del minuto de salida estando fuera del parque cerrado
	50 Puntos	Por no encender el motor de su motocicleta en meta durante el minuto de salida, por medio de la palanca de arranque u otro medio mecánico o eléctrico. No se permite empujar la motocicleta.
	300 Puntos	Por no cumplir con llantas homologadas para practica de Enduro a nivel mundial en las Categorías de Expertos, Avanzados, 30 Expertos y 40 Expertos.
	30 Puntos	Por no cumplir con la norma de color en fondos y números
Controles Horario	60 Puntos	Por cada minuto de retraso o adelanto en las horas ideales de paso.
	60 Puntos	Por no hacer alto total en el inicio de las etapas de velocidad o arrancar antes de recibir la señal por parte del oficial.
	60 Puntos	Por detenerse en el carril de desaceleración después una prueba especial. (antes de 10 metros después de la línea de llegada)
	30 Puntos	Por exceder el punto de arrancada después de las banderas amarillas en las pruebas especiales
	120 Puntos	En el caso de la categoría 65cc donde se debe seguir al piloto detrás de su motocicleta y no en frente. En caso de faltar a esta regla se procederá a amonestar personalmente por algún Marshal, Comisario o Directivo de la CNE, la primera vez. En caso de reincidencia se penalizará al piloto y en caso de una tercera ocasión se procederá a la descalificación.
Pits	500 Puntos	A quien transite sin precaución o arriba del límite permitido en el área de meta, estacionamiento pits, esto incluye levantar la moto en una rueda, ya sea trasera o delantera.
	600 Puntos	Por circular en sentido contrario en zona de Pits y Paddock

	600 Puntos	Por suministrar gasolina, aceites o rellenar líquidos sin tapete ecológico.
	600 Puntos	Al piloto por circular motocicletas que no estén compitiendo en las áreas señaladas ya sea el piloto y/o acompañantes de este.
	120 Puntos	Por llevar a un acompañante antes y después del evento sin casco
	500 Puntos	Al piloto que no traiga silenciador en su motocicleta al finalizar el evento o que no lo pueda reparar durante la competencia por indicaciones de algún oficial.
	600 Puntos	Circular sin casco puesto y abrochado en la zona de Pits al ir sentado sobre la moto.

## Sección Segunda: Descalificaciones

Artículo 180. En el caso de la categoría de Expertos, se permite la ayuda de terceras personas exclusivamente para recarga de líquidos (gasolina, aceite, anticongelante, etc.) y revisión de aire en las llantas. No incluye engrase de cadena ni cambio de llantas entre otras. No podrán recibir ayuda en la reparación de la motocicleta, siendo motivo de descalificación el hacerlo.

Artículo 181. Los pilotos se harán acreedores a descalificación en los siguientes casos:

- a. Por retraso mayor de 30 minutos en cualquiera de sus horas ideales de paso en un control horario, Incluyendo el campo cerrado el domingo. Entendiéndose que las horas ideales son las publicadas originalmente y sobre esas se calculan los 30 minutos, y no sobre las horas de paso que se hayan calculado posterior a un retraso/adelanto.
- b. Por no entrar al Campo Cerrado en el horario determinado, siendo el horario limite el indicado en la convocatoria de cada carrera. Hacerlo 10 minutos después será motivo de descalificación. Solo hay que recordar que en el campo cerrado del sábado deberán de estar en el área el 100% de las motos de los participantes 30 min antes de la salida del primer experto.
- c. Conducta antideportiva tanto del piloto como de sus familiares y acompañantes, antes, durante o después del evento regulado en el apartado de código de conducta antideportiva emitido por la FMM. A juicio de la CNE esta sanción podrá ampliarse a suspensión de los dos eventos siguientes.
- d. Por circular en sentido contrario en la pista (a menos que te pierdas en el recorrido o por alguna emergencia) o pruebas especiales.
- e. Quitar, modificar o maltratar cualquier señal indicativa durante el recorrido del evento.
- f. Falta de la revisión en parque cerrado al inicio del evento (sábado)
- g. No llevar el equipo reglamentario en cualquier etapa del evento, excepto la herramienta en las pruebas encintadas.
- h. No hacer el recorrido señalado completo. No hacer el recorrido como está indicado por el organizador.
- i. Cambiar la motocicleta o piloto en cualquier etapa del recorrido.

- j. Destruir intencionalmente flora y/o fauna durante el evento o los entrenamientos.

Artículo 182. Por cargar gasolina en cualquier zona que no sean los pits, área de trabajo o si se hace con el motor encendido y sin tapete ecológico.

- a. No obedecer las indicaciones o faltar al respeto a cualquier oficial del evento y/o de la CNE.
- b. Hacer algún "CORTE" en el recorrido del evento incluyendo pruebas especiales donde el trazo esté marcado y las cintas se hayan caído.
- c. Si una vez cruzada la Meta, se retorna a los Pits en moto es causa de descalificación.
- d. Circular en el recorrido, zona de meta o aledañas a éstos, después de finalizado su evento, ya sea el piloto o su motocicleta.
- e. Si algún piloto de la categoría Juvenil A es guiado por la ruta marcada por alguna persona que lo acompañe.
- f. Por falta o rebeldía hacia los directivos o jueces de la CNE. A juicio de la CNE esta sanción podrá ampliarse a suspensión de los dos eventos siguientes.
- g. Cuando el piloto y/o directivos de Moto clubes, Asociaciones, etc., boicoteen o intenten boicotear algún evento.
- h. Si algún piloto de las categorías de adultos entrena cuando se desarrollen las carreras de Juvenil A y/o Juvenil
- i. Si algún piloto es sorprendido entrenando la pista, el recorrido y/o pruebas especiales antes de la carrera, también será descalificado al piloto que sea ayudante de la organización, de la carrera, si entrena las pruebas especiales, aun sin estar marcadas o encintadas, previas al evento.
- j. Solo se podrá reconocer las pruebas especiales a pie, cualquier piloto que sea sorprendido reconociendo la pista con cualquier tipo de transporte o vehículo sea motorizado o no, será descalificado, sin importar si el vehículo es a gasolina, eléctrico, de pedales o incluso si se trata de algún artefacto que pueda ser considerado como juguete. Las únicas categorías que podrán reconocer o entrenar las pruebas especiales son las infantiles o bien las juveniles cuando el Director de dicha categoría lo considere necesario.

Artículo 183. En cualquiera de las penalizaciones o descalificaciones anteriormente mencionadas, el piloto infractor deberá ser visto o detectado por algún oficial del evento y/o CNE. En caso de que cualquier otra persona detecte una anomalía de este tipo, deberá proporcionar a un oficial evidencia concreta de la falta.

Artículo 184. Se designarán al menos 4 pilotos con amplio conocimiento del reglamento y experiencia probada para fungir como marshals aun estando en competencia, ellos llevarán un distintivo en el brazo que los facultara para tomar acciones

Artículo 185. Si un piloto puede demostrar al Comité Organizador que se retrasó a consecuencia de circunstancias excepcionales ajenas a su voluntad, por ejemplo, retraso causado al prestar primeros auxilios a un herido en caso de accidente, le será concedida una tolerancia de tiempo suplementaria. El haber sido entorpecido por otro participante no puede ser aceptado como una excusa válida. Tampoco es una excusa válida prestarle asistencia mecánica a algún competidor.

# CAPÍTULO X:

## De la Premiación, Resultados y Protestas

### Sección Primera: Premiación

- Artículo 186. Los premios serán proporcionados por los organizadores con el visto bueno de la CNE y deberán especificarse con anterioridad al evento, cubriendo el organizador el costo de los premios, tanto del Campeonato Nacional como de los Regionales.
- Artículo 187. La entrega de premios por carrera tendrá que efectuarse como plazo máximo en la siguiente carrera del Campeonato Nacional, para lo cual el organizador de la siguiente Carrera deberá tener un lugar óptimo para tales efectos. Las categorías infantiles se premiarán después de concluidas las carreras y como máximo una hora después.
- Artículo 188. La premiación del Campeonato Nacional deberá efectuarse al iniciar el Campeonato siguiente, en la primera fecha de este y contemplará todas las Categorías del Reglamento, excepto promocional y las de invitación. En la ceremonia de premiación, deberá entregarse el título correspondiente emitido por la FMM.
- Artículo 189. Copa Senior: La Comisión Nacional de Enduro entregará la Copa al Moto club que durante el Campeonato Nacional logren más puntos sus pilotos afiliados, exclusivamente de las categorías mayores.
- Artículo 190. El Moto club ganador de la Copa será el que cuente con más puntos. Solamente se tomarán en cuenta los tres primeros lugares de todas las categorías de mayores, con una puntuación de 25 puntos al primer lugar; 22 puntos al segundo y 20 puntos al tercero. Estos se abonarán al Moto club al que pertenezcan los pilotos que ganaron dichos puntos. En el caso de que un piloto cambie de Moto club, los puntos que haya obtenido antes del cambio, se acreditarán al Moto club en el que estaba inscrito originalmente.
- Artículo 191. Copa Junior: La Comisión Nacional de Enduro entregara la Copa Junior con el mismo sistema de la Copa Senior, pero tomando exclusivamente a las Categorías Juveniles y Copa Mini para la categoría Infantil
- Artículo 192. Copa CNE: Será entregada al Moto club que realice la mejor carrera, para esto cada Moto club calificará los eventos y se enviará una evaluación a los participantes, así se determinará qué carrera merece obtener el trofeo CNE.
- Artículo 193. Campeonato de Marcas: La CNE reconocerá a la marca del piloto ganador de las categorías expertos, 30 expertos, avanzados y 40 expertos. En cada premiación final de la carrera se solicitará la presencia de algún representante de la marca además de los tres pilotos ganadores.
- Artículo 194. Para que cualquier categoría tenga validez para el Campeonato Nacional deberá tener como mínimo 3 pilotos arrancando en el 50% de las fechas (en un caso especial se faculta a la mesa directiva de la CNE para tomar una resolución).

## Sección Segunda: Resultados

Artículo 195. Los resultados por carrera deberán ser presentados por escrito a más tardar UN día después de celebrado el evento y éstos serán dados a conocer únicamente de manera oficial por la CNE. Los resultados se harán OFICIALES 10 días después de la celebración de la carrera y se publicarán en el sitio web de la CNE y serán enviados a la FMM para su publicación en el sitio web [www.cne.com.mx](http://www.cne.com.mx) y [www.fmm.org.mx](http://www.fmm.org.mx)

Artículo 196. Por carrera, se otorgará como puntuación en los eventos lo descrito en la siguiente lista y se irán acumulando los puntos correspondientes para el Estado General del Campeonato:

Lugar	Puntos a acumular
1° Lugar	25 puntos
2° Lugar	22 puntos
3° Lugar	20 puntos
4° Lugar	18 puntos
5° Lugar	16 puntos
6° Lugar	15 puntos
7° Lugar	14 puntos
8° Lugar	13 puntos
9° Lugar	12 puntos
10° Lugar	11 puntos
11° Lugar	10 puntos
12° Lugar	9 puntos
13° Lugar	8 puntos
14° Lugar	7 puntos
15° Lugar	6 puntos
16° Lugar	5 puntos
17° Lugar	4 puntos
18° Lugar	3 puntos
19° Lugar	2 puntos
20° Lugar	1 punto

Artículo 197. Cuando se empalmen competencias nacionales para pilotos seleccionados a campeonatos o competencias internacionales, a dichos pilotos se les asignarán los puntos necesarios para conservar la misma posición en la que se encontraban antes de dicha competencia dentro del Campeonato Nacional.

Artículo 198. En 2025 se descontará por sistema a todas las categorías mayores y menores una fecha (un solo día de Carrera).

Artículo 199. Los pilotos que hayan asistido a todas las carreras del campeonato tendrán una bonificación de 10 puntos.

Artículo 200. Los pilotos que asistan a la última sede del campeonato tendrán una bonificación de 15 puntos.

Artículo 201. Los resultados escritos por carrera 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
- f. Número de pilotos que terminaron el evento
- g. Penalizaciones
- h. Tiempos de las diferentes etapas de velocidad
- i. Nombre de los competidores
- j. Lugar obtenido por cada competidor
- k. Número marca y cilindrada de motocicleta
- l. Puntos acumulados.
- m. En caso de descalificación, indicar la causa

Artículo 202. En caso de empate en primer lugar al final de Campeonato se considerará el primer lugar absoluto al competidor que haya ganado mayor cantidad de eventos.

Artículo 203. En caso de subsistir el empate el que haya obtenido el mayor número de segundos lugares y así sucesivamente.

Artículo 204. 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

Artículo 205. Para las categorías Infantiles cada heat del sábado es considerado como un evento.

Artículo 206. En caso de empate con otros lugares que no fuera para decidir el Campeón 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 207. Si durante el Campeonato un piloto cambia de categoría, no puede pasar puntos obtenidos en la categoría anterior, ni de moto club.

## Sección Tercera: Protestas

Artículo 208. La Comisión Nacional de Enduro deberá integrar un Comité Disciplinario antes del inicio del Campeonato para recibir protestas, quejas y apelaciones. Este organismo a través del Comisionado Nacional turnará a la Comisión de Honor y Justicia de la FMM todos los casos que considere necesarios de acuerdo con el Estatuto y Reglamento vigente.

Artículo 209. La Comisión Nacional de Enduro conocerá de las protestas, las cuales le deberán ser presentadas por escrito a más tardar dentro de los 3 días siguientes de la publicación de resultados preliminares.



Artículo 210. Toda protesta presentada por un piloto mayor de 18 años deberá presentarse por el piloto mismo y no por una tercera persona como lo podría ser el padre o tutor, amigo o representante. Esto con la finalidad de entender de primera mano la denuncia y poder hacer una mejor investigación del suceso.

Artículo 211. Si algún piloto requiere efectuar una protesta, queja o apelación deberá enviar un correo electrónico a [enlace@cne.com.mx](mailto:enlace@cne.com.mx) incluyendo un comprobante de pago por la cantidad de \$6,000.00 pesos. En caso de que su reclamación proceda favorablemente para él, estos serán reintegrados en su totalidad.

Artículo 212. La CNE cuenta con un periodo de 8 días para resolver el requerimiento del piloto y responder vía correo electrónico y otros 5 días más para hacer la devolución del depósito en caso de que sea procedente.

Artículo 213. Todos los asuntos que no se puedan resolver por la CNE y/o su Comité Disciplinario, serán turnados a la Comisión de Honor y Justicia de la FMM de acuerdo con el reglamento vigente.

# CAPITULO XI:

## Medio Ambiente

### Sección Primera: Sobre el Medio Ambiente

Artículo 214. El oficial de medio ambiente de la CNE es el responsable de la dirección, promoción y supervisión del medio ambiente.

Artículo 215. El organizador deberá proveerlo de los recursos necesarios.

Artículo 216. Sus funciones será el trabajar directamente con el comisario y con el director de carrera sobre el impacto ecológico de cada ruta, área de pits, parque cerrado, antes y después del evento y en la concientización del cuidado del medio ambiente haciendo platicas en este sentido con los pilotos.

Artículo 217. Es obligatorio para los organizadores contar con recipientes adecuados para que los pilotos puedan depositar los líquidos sobrantes de sus motocicletas (gasolina, aceites, líquido anticongelante, etc.).

Artículo 218. Los pilotos que sean sorprendidos tirando dichos líquidos en el campo serán seriamente amonestados. Asimismo, el organizador será sancionado de forma económica en caso de no cumplir con esta disposición.

Artículo 219. Es responsabilidad de los pilotos utilizar bajo la moto el tapete ecológico que debe tener un tamaño de 100 x 170 cm., tener capacidad de absorción de 1 litro de líquido y que no permita pasar líquidos.

# CAPÍTULO XII: De las Responsabilidades

## Sección Primera: De las Responsabilidades

Artículo 220. La Comisión Nacional de Enduro y los organizadores de los eventos de esta modalidad no se hacen responsables por ninguna clase de daños y accidentes que los competidores puedan causar o causarse antes, durante y después del evento.

Artículo 221. El piloto deberá conocer y respetar el presente reglamento, mismo que regirá en todos los eventos y de no cumplirlo será motivo de descalificación y/o sanción según sea el caso.

Artículo 222. El piloto al momento de adquirir su licencia y/o al inscribirse a alguna carrera, reconoce y acepta que conoce el riesgo de participar en una competencia de alto rendimiento y deslinda de responsabilidad a los involucrados.

## CAPÍTULO XIII: Categorías Juveniles, Infantiles y Femenil

Artículo 223. La licencia deportiva será expedida por la Federación Mexicana de Motociclismo. También será posible adquirir la licencia deportiva a través de las Asociaciones Estatales reconocidas por la FMM, pero comprobando con la CNE la disponibilidad del número de motocicleta elegido. En todos los casos el piloto que obtenga su licencia con alguna Asociación Estatal, deberá presentarla ante la CNE al inscribirse en alguna carrera.

Artículo 224. Dicha licencia es indispensable para poder participar en cualquier evento de Enduro celebrado en el país.

Artículo 225. El número asignado a la licencia será único y es obligatorio portarlo para poder participar en cualquier evento oficial sancionado por la CNE, no portar el número correcto asociado a su licencia será motivo de no permitir participar al piloto en el evento o en su caso descalificación.

Artículo 226. En las categorías de juveniles e infantil, es requisito que el día del evento se lleve a cabo una prueba independiente por cada categoría de la siguiente manera:

- a. Infantil: Las pruebas de entrenamiento y/o reconocimiento se hará el viernes y/o sábado antes de la competencia.
- b. Juvenil: La prueba de reconocimiento del recorrido de la pista se hará el viernes antes de la competencia en un horario de 16 horas, guiada por el director de la categoría y/o por un representante designado por el propio director en el siguiente orden: Juvenil A, sin acompañante, seguidos por la Juvenil B y Femenil acompañados por su padre o un adulto, circulando el piloto delante de este.

Artículo 227. El piloto juvenil tendrá que hacer el recorrido con el grupo, en el horario establecido, en el caso de que lo hiciera en forma individual y en otro horario quedará descalificado.

La CNE hace un atento llamado a los padres de los pilotos de estas categorías para contar con su supervisión y ayuda para el mejor desarrollo de los seriales juveniles e infantiles.

Artículo 228. Las categorías juvenil A, juvenil B y femenil B deberán de tener durante su recorrido, por lo menos una etapa limitada y una prueba especial. La prueba especial deberá tener una distancia mínima de 3 kilómetros y una máxima de 5 kilómetros. (4 minutos para la Categoría Juvenil B)

Artículo 229. En las categorías Infantes, los lugares se definirán por el número de vueltas efectuadas en 30 minutos en un circuito encintado y con una distancia mínima de 500 metros, la pista deberá tener:

- a. Un ancho mínimo de 4.00 metros, deberá contar con una parrilla de salida que no forme parte del recorrido de la pista, lo suficientemente ancha para permitir el arranque de todos los pilotos, pintada, con carriles de .90 cm., perfectamente marcados, delimitados y numerados con cal, el encintado deberá de ser de color amarillo del lado izquierdo.

- b. Cada piloto deberá contar con un mánager y/o acompañante que será el único autorizado para asistir al piloto en la pista, este deberá portar chaleco color naranja con el no. de su piloto en la espalda en color negro y de tamaño visible.
- c. Será obligación de los mánager el asistir a cualquier piloto dentro de la pista, el no hacerlo con oportunidad, será motivo de penalización y/o descalificación a criterio de las autoridades de la CNE para el piloto que representa. d). - El piloto, tendrá obligación de entrar al área de espera máximo a las 09:00 horas, presentar su credencial al momento de su ingreso, así como portar su transponder.
- d. Sera responsabilidad del padre o tutor que el piloto cuente con su transponder antes de la carrera.
- e. El orden de arrancada de los pilotos en la línea de salida será de acuerdo con el lugar que ocupan en el campeonato nacional, teniendo preferencia para escoger y ocupar su sitio en la línea de salida, el piloto que tenga el primer lugar, luego el segundo lugar y así sucesivamente.
- f. En la primera carrera del campeonato el orden de salida será definida por el orden de cómo se fueron inscribiendo a dicha carrera.
- g. En el caso de pilotos que no estén corriendo el campeonato, estos se colocarán en orden subsecuente después del último piloto que este participando en el Nacional de Enduro, dichos pilotos serán autorizados y ubicados por el director de la categoría y/o comisario de la CNE.
- h. Los pilotos, deberán salir del área de espera 5 (cinco) minutos antes de la hora de arranque, uno por uno y en orden, al final de la vuelta deberán tomar su lugar en el arrancadero.
- i. Los pilotos deberán de arrancar solos, es decir sin ayuda alguna, solo se permitirá que su mánager los asista en cuestiones de ajustar el protector de los ojos, casco etc., y retirarse antes de la arrancada, de no cumplir este lineamiento el piloto será sancionado y/o descalificado a criterio del director de carrera y oficiales de CNE

Artiulo 230. Las diferentes etapas forman parte integral del Enduro y se someterán al reglamento en todo momento. Los puntos obtenidos en cualquiera de las anteriores pruebas se deberán sumar al resultado de cada piloto, para determinar su lugar de clasificación.

Artiulo 231. Los controles serán los oficiales ubicados en los puntos señalados para realizar las anotaciones y cuidar el fiel cumplimiento de cada una de las etapas señaladas en este reglamento, anotaciones que deberán hacerse por duplicado para entregar el original de éstas a la CNE, conservando el organizador la copia para realizar el conteo correspondiente.

Artiulo 232. Estos controles deberán ser fácilmente identificables con chaleco color naranja, su número o su nombre correspondiente y contar todos con sistemas de cronometraje sincronizados con el reloj maestro, denominándose hora oficial. La hora oficial deberá darse a conocer a los participantes en la junta de pilotos.

Estos Controles Horarios (CH) serán los siguientes:

- a. Control de meta: Contará con letreros indicativos y vallas que proporcionen seguridad, tanto a competidores como al público. El control de meta deberá estar perfectamente

marcado entre banderas y/o cintas colocadas a 10 metros antes y 20 metros después de la raya blanca de meta, que tendrá por lo menos 15 centímetros de ancho y tres metros de largo. El lugar para colocar las dos banderas amarillas de señalización a ambos lados de la raya de partida de los pilotos acompañada del reloj indicativo de la hora oficial.

- i. El control de meta anunciará el minuto que está corriendo y dará la salida. En caso de que un piloto llegue tarde a la hora asignada para su arranque, el Control de Meta le deberá entregar una nueva tarjeta de tiempo, con su nueva hora de salida.
  - ii. Se considera como zona de meta cinco metros antes y veinte metros después de la raya anteriormente mencionada.
  - iii. Cuando la meta funcione como Control Horario se deberá contar con un carril de paso especial para los pilotos que arrancaron previamente y están pasando en sus primeras vueltas por el Control de Meta. En el reloj indicativo de la hora oficial ubicado 10 metros antes del reloj, deberá haber una bandera amarilla, este tipo de señalización la deberán tener todos los controles horarios de la prueba. Todos los controles horarios, donde haya zona de pits, deberán tener dos banderas blancas 200 metros antes de los mismos.
- b. Control de limitada: Los oficiales de este Control Horario deberán ser fácilmente identificables con el chaleco naranja, su número o su nombre correspondiente y deberán tener una bandera blanca mínimo 30 metros antes de su ubicación.
- c. Controles de Pruebas Especiales: Deberán contar para su funcionamiento con sistemas de cronometraje y señalamientos visibles que indiquen la ubicación de inicio y fin de la etapa.
  - i. Es obligatorio para los pilotos contar con el transponder de la CNE para que sus tiempos de los controles horarios en donde se utilice este sistema, puedan ser registradas con toda exactitud y certeza.
- d. Control de paso: Podrán ser fijos o móviles siempre y cuando éstos estén perfectamente visibles y serán marcados por dos banderas azules, mínimo 20 metros antes de su ubicación.
- e. Control de parque cerrado: La función de este control es registrar la hora de entrada de cada competidor a dicho parque, así como la marca y cilindrada de la motocicleta. Los pilotos deberán entrar mínimo 30 minutos antes de la hora de salida del primer competidor de su categoría.
  - i. El piloto que entre después de esta hora será penalizado a razón de 60 puntos por cada minuto de retraso. Será responsabilidad del piloto el entrar oportunamente. El oficial de este control deberá anotar la hora de entrada al parque cerrado en la tarjeta de tiempo y entregarla al piloto. Los padres de pilotos en Juvenil A y/o Juvenil B, tendrán mayor tolerancia de tiempo para entrar al Parque Cerrado.
  - ii. La Categoría Infantil C deberá entrar al Parque Cerrado 15 minutos antes de la hora programada de arranque; no se darán tarjetas de tiempo.

- Artículo 233. Las categorías serán las indicadas en el Capítulo III, Sección Segunda, Artículo 13.
- Artículo 234. Además de la reclasificación obligatoria en cada inicio de campeonato, se hará una clasificación de pilotos de acuerdo con los antecedentes y se demuestre claramente que algún piloto está invadiendo una categoría de menor manejo al suyo, se le podrá reclasificar en la que realmente le corresponda. Esto lo llevará a cabo una comisión revisora de la CNE. Todas las reclasificaciones serán tomando en cuenta exclusivamente el Campeonato Nacional.
- Artículo 235. Los pilotos de la categoría Juvenil B podrán ser seguidos en la ruta por un adulto, sin embargo, en todo el tiempo de recorrido el piloto deberá ir adelante del acompañante, en caso de que el adulto guíe al piloto en la ruta se tomará en consideración lo que se especifica en el apartado de penalizaciones. El acompañante se deberá registrar en la Meta antes del arranque de la carrera.
- Artículo 236. Los pilotos de la categoría Infantil podrán participar en la Juvenil B, teniendo la obligación de seguir la reglamentación particular de esa categoría, además de presentar una carta de su padre o tutor responsabilizándose por el piloto.
- Artículo 237. Será posible variar hasta en un 10% la cilindrada de las motocicletas autorizadas en las categorías juveniles e infantil. La autorización anterior no es válida para las motocicletas de 150cc de cuatro tiempos. En las categorías restantes se podrá participar con cualquier motocicleta, sin limitación de cilindrada, siempre y cuando esté diseñada para esta modalidad.
- Artículo 238. La edad que tenga el piloto de cualquier categoría el 1º de enero se conocerá como año calendario y será la que rija. Los pilotos de las categorías Juvenil A y B, podrán competir en éstas cuando hayan cumplido la edad que se determina en cada una de ellas.
- Artículo 239. Al tramitar la licencia deportiva, se otorgará al piloto un número de acuerdo con el libro de Registro Nacional de Enduro de su categoría, este número se deberá respetar en todas las competencias en que se participe del mismo campeonato, pues éste es considerado como número oficial único e irreplicable en el país. Este número es acorde a la tabla en el Capítulo III, Sección Tercera.
- Artículo 240. Los tiempos de recorrido mínimo por categoría en el evento serán los siguientes registrados en la tabla del Capítulo V, Sección Primera.
- Artículo 241. Se otorgará como puntuación en los eventos según lo registrado en la tabla del Capítulo X, Sección Segunda.
- Artículo 242. Para determinar los lugares definitivos de las categorías juveniles e infantiles, se podrá descontar fechas y tener bonificaciones según el reglamento en el Capítulo X, Sección Segunda.
- Artículo 243. Copa Junior y Copa Mini. - La Comisión Nacional de Enduro entregara la Copa Junior con el mismo sistema de la Copa Senior, pero tomando exclusivamente a las Categorías Juveniles e Infantiles.
- Artículo 244. Trazar y marcar la pista antes del evento en color naranja fosforescente la pista de adultos y color blanco y/o azul, las de juveniles. La pista de la Infantil C deberá marcarse con cintas el día de la competencia. Como no se pueden entrenar las pistas sino hasta el fin de semana de la carrera, se deberá enviar personal a las mismas antes de que arranque el evento para certificar que las marcas están debidamente colocadas.
- Artículo 245. Es motivo de descalificación a los pilotos:

- a. Que circulen por la zona de pits el sábado posterior a su carrera, así como el domingo.
- b. Observar conducta antideportiva tanto del piloto, como de sus familiares o de sus acompañantes, antes, durante y después del evento; a juicio de la CNE dicha sanción se podrá ampliar a la suspensión de los dos eventos siguientes
- c. No portar el equipo reglamentario
- d. No obedecer las indicaciones o faltas de respeto a cualquier oficial del evento o representantes de la CNE

Artículo 246. Cualquier punto no previsto en este suplemento será regido por el Reglamento de las Categorías de Mayores.



## ARTÍCULOS TRANSITORIOS GENERALES

Artículo 247. El presente reglamento entrará en vigor el día primero de enero del año 2025.

Artículo 248. Todas las disposiciones hechas con anterioridad respecto a esta modalidad del motociclismo quedan derogadas en cuanto se opongan a este reglamento.

# Glosario de Términos

**Área de Trabajo:** Zona aledaña a la salida del Parque Cerrado, donde el piloto puede hacer ajustes a su motocicleta sobre su tapete ecológico, 10 min. Antes de su hora ideal de arranque.

**CNE:** Comisión Nacional de Enduro.

**CONADE:** Comisión Nacional de Cultura Física y del Deporte.

**Control Horario:** Punto de registro del paso de pilotos.

**Comisario:** Será el responsable de revisar y acreditar que se cumplan con los lineamientos establecidos en este reglamento en la carrera que se le asigne. Será el enlace entre el organizador y el Director Técnico.

**Director de Carrera:** Máxima autoridad del evento que cada organizador de carrera propondrá y la CNE validará para ser el enlace entre el Comisario y Director Técnico de la CNE para que en conjunto puedan tomar cualquier decisión importante durante el evento. Esta persona deberá contar con experiencia suficiente para desempeñar este cargo.

**Enduro:** Modalidad del motociclismo derivada de la palabra “Endurance” que significa resistencia.

**FMM:** Federación Mexicana de Motociclismo.

**Hora Ideal:** Se calcula a partir de la hora de salida, sumando los minutos que se le da a cada categoría para llegar a los puntos de Control Horario. El piloto que se atrase o adelante a su Hora Ideal de paso, deberá modificar y ajustar sus tiempos de paso subsecuente, de acuerdo con el retraso y/o adelanto en el que haya incurrido.

**Hora de paso:** Horario en el que realmente el piloto cruza un punto de Control Horario. Esta Hora de paso deseablemente debe ser la Hora Ideal, sin embargo, puede estar desfasada por un retraso o adelanto del piloto al cruzar un Control.

**Hora de Salida:** Horario en el que el piloto debe dar inicio a su competencia. Este horario se asignará con base a la categoría del piloto y del orden en el que realice su inscripción a la competencia.

**Limitada:** Etapa cuantificada en tiempo, donde se dará al piloto un tiempo “x” para cruzar este punto y donde deberá marcar su tarjeta de registros de tiempos en la hora ideal de paso.

**Marshall:** Oficial de ruta que el organizador designará para apoyo en su carrera y está facultado para circular en la pista, con la obligación de evitar que los pilotos tracen cualquier ruta alterna que se salga de las marcas intentando acortar trayectos. El Marshall deberá estar claramente identificado con chaleco naranja mientras circula en la pista y con números cruzados.

**Meta:** Control Horario que funge como zona de salida e inicio de cada vuelta del recorrido y punto final de la competencia. La línea de Meta se identificará con una raya blanca que tendrá por lo menos 15 centímetros de ancho y 3 metros de largo. Se considera zona de meta 5 metros antes y 20 metros después de esa raya.

**Oficial CNE:** Personal acreditado para supervisar y apoyar en la debida realización de un evento con facultades para indicar al director de Carrera las sugerencias que procedan para dar cumplimiento al

presente reglamento. Cuenta con fundamentos oficiales para Supervisar e Instruir a los miembros del Comité Organizador para el mejor desempeño de sus actividades.

**Paddock:** Área separada de los espectadores, destinada para la instalación de pits, vehículos oficiales y algunos servicios.

**Parque Cerrado:** Área confinada donde los pilotos deben ingresar su motocicleta apagada previo al arranque de la carrera en el horario que le corresponda y recogerán su tarjeta de registro de tiempos que usarán durante la competencia.

**Penalización:** Sanción aplicada a un piloto de acuerdo con lo que se estipule en el presente reglamento correspondiente a la falta cometida.

**Pits:** Área destinada para la instalación de los equipos, mecánicos y asistentes de pilotos

**Pruebas especiales:** Etapas cronometradas ubicadas dentro del trazo de la pista que se contabilizan independientemente una de otra, donde el objetivo del piloto será recorrerlas en el menor tiempo posible sin infringir el reglamento ni las medidas de seguridad e integridad del piloto.

**Tarjeta de registro tiempos:** Tarjeta para registrar los tiempos del piloto en cada paso del Control Horario. La tarjeta de registro de tiempos es el instrumento que sirve al piloto para aclarar o comprobar cualquier incongruencia en su hora de paso por un Control. En caso de controversia, el horario que indique la tarjeta será considerado como el horario oficial, por lo que el piloto debe asegurarse que se registre la hora en la que cruza por un control.

**Transponder / Chip:** Dispositivo digital de señal el cual define los tiempos de cronometraje en los puntos de control durante el evento.

**Staff:** Personal de apoyo al organizador que deberá estar identificado durante el desarrollo de la carrera.

# Anexo 1

## Definición de ambulancia

Tipo B1: Médico con experiencia en emergencias, Paramédico o equivalente.

Tipo B2: 2 Paramédicos con experiencia en emergencias o equivalente Equipamiento médico en la ambulancia:

- Oxígeno portátil (tanque de oxígeno portátil de al menos 680 las, con carga completa obviamente)
- Ventilador automático y manual (para ayudar a respirar, manualmente y en forma automática)
- Equipo para intubación (En caso de requerir asistencia respiratoria intuban al paciente)
- Equipo de succión (para aspirar flemas y líquidos)
- Equipo de infusión intravenosa (para canalizar y poner sueros)
- Equipo para inmovilizar miembros como brazos y piernas, espina, cuello y cervicales (son férulas inflables e inmovilizadores tipo araña que se sujetan a las camillas rígidas) \*Material de curación estéril, como gasas, algodón, guantes, jeringas, etc.
- Equipo para drenaje torácico (son como agujas especiales (trocar) para meter drenes al tórax y evitar líquido en los pulmones)
- Equipos de traqueotomía (son cánulas que se utilizan para abrir la tráquea y ayudar a respirar directamente)
- Baumanómetro, Estetoscopio y Equipo de diagnóstico (se utilizan para tomar signos vitales como presión arterial, pulso, sonidos cardíacos y torácicos, dilatación pupilar, etc.)
- Camilla (es la camilla colapsable que bajan las ruedas para transporte y se retraen para sujetarse en la ambulancia)
- Camilla tipo canasto o de rescate (se utiliza para transportar al paciente de lugares complicados a la ambulancia)