



CATEGORÍAS
MOTOS
ATVs
UTVs
CARROS



www.darien.pro info@darien.pro



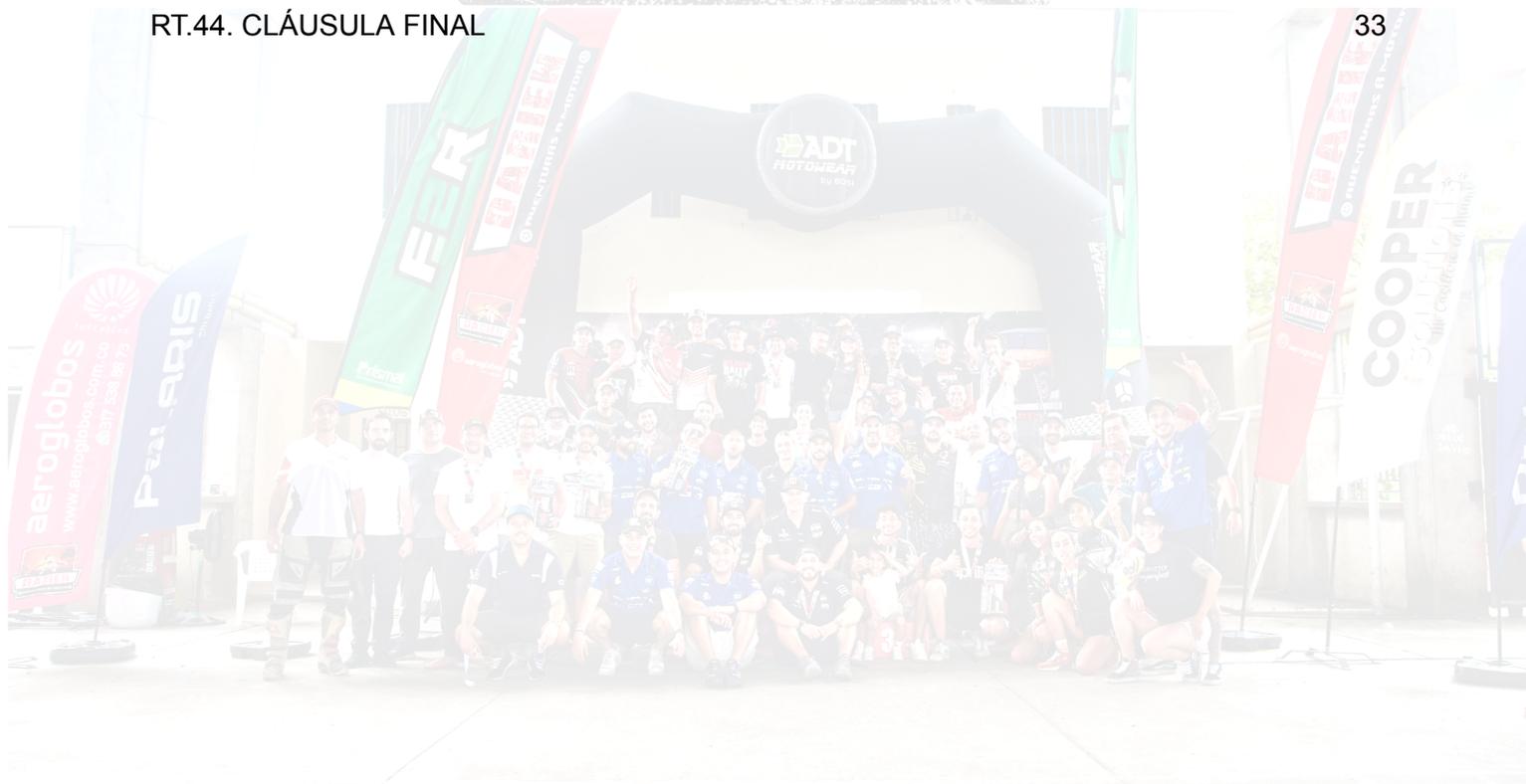
DarienRally

TABLA DE CONTENIDO

RT.01. ORGANIZACIÓN	4
RT.02. TERMINOLOGÍA Y SIGLAS	4
RT.03. DEFINICIÓN	5
RT.04. VÁLIDAS	7
RT.05. INSCRIPCIONES	7
RT.06. PARTICIPANTES	8
RT.07. CLASES Y ESPECIFICACIONES DE LAS CATEGORÍAS	8
• CATEGORÍAS	8
• Todas las motocicletas excepto PRO	9
• Motocicletas PRO	9
• Femenina - FEM	9
• EQUIPOS ÓPTICOS, ACUSTICOS, AUTONOMÍA Y VELOCIMETRO	10
RT.08. PARQUE CERRADO (P.C.)	10
RT.09. ORDEN DE SALIDA	11
RT.10. FUERZA MOTRIZ EXTERNA	11
RT.11. INTERPRETACIÓN DE LOS REGLAMENTOS	12
RT.12. PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS	12
RT.13. ÁREA DE PRÁCTICA	12
RT.14. SALON DEL JURADO	12
RT.15. SALON DE PRENSA	12
RT.16. PREMIACIONES	12
RT.17. OFICIALES Y AUTORIDADES DEPORTIVAS	13
RT.18. REGLAMENTO PARTICULAR	13
RT.19 – AUTORIZACIONES Y PERMISOS	14
RT.20. PUNTUACIÓN	15
RT.21. CONSIDERACIONES TÉCNICAS PARA EL ORGANIZADOR	16
RT.22. RELACIONES CON LOS PILOTOS Y OTROS ACTORES	17
RT.23. IDENTIFICACIONES DEPORTIVAS	17
RT.24. VERIFICACIÓN TÉCNICA	17
RT.25. BRIEFING	18
RT.26. CIRCULACIÓN	18
RT.27. ASISTENCIA	19
RT.28. SEGURIDAD	20
RT.29. PUBLICIDAD	21
RT.30. TARJETA DE TIEMPOS	21
RT.31. ZONAS DE CONTROL	22



RT.32. CONTROLES HORARIOS	22
RT.33. CONTROL DE PASO	23
SEÑALIZACIÓN DE CONTROLES	24
CONTROL DE PASO	24
CONTROL HORARIO	24
CONTROL HORARIO CON LARGADA DE ESPECIAL	24
CONTROL DE HORARIO DE LLEGADA	25
RT.34. ESPECIALES	25
RT.35. REAGRUPAMIENTO	25
RT.36. OTRAS PENALIZACIONES	27
RT.37. COBERTURA MÉDICA	27
RT.38. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD Y SUPERVIVENCIA	27
RT.39. RECLAMOS Y APELACIONES	28
RT.40. CLASIFICACIÓN	28
RT.41. AUTORIDADES Y JURISDICCIÓN	29
RT.42. DELEGADO FMN Y REPRESENTANTE DE EQUIPO (TEAM MANAGER)	32
RT.43. MEDIO AMBIENTE	33
RT.44. CLÁUSULA FINAL	33





REGLAMENTO GENERAL DEL CAMPEONATO DE RALLY RAID 2024

SI LA INTERPRETACIÓN DE ALGÚN TÉRMINO, ARTÍCULO O PÁRRAFO DEL PRESENTE REGLAMENTO DEL CAMPEONATO RALLY RAID DARIÉN 2024 PUDIERA DAR ORIGEN A DUDAS, LA ORGANIZACIÓN DARIÉN SOLICITA QUE EL PILOTO, DELEGADO, PREPARADOR O PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO SE ABSTENGA DE INTERPRETARLO SEGÚN CRITERIO PROPIO Y PERSONAL. EL COMITÉ EJECUTIVO DE LA FEDERACIÓN CORRESPONDIENTE, SEGÚN LA CATEGORÍA, SERÁ LA ÚNICA ENTIDAD AUTORIZADA PARA RESOLVER LAS DUDAS.

RT.01. ORGANIZACIÓN

DARIÉN, Aventuras a Motor, es el organizador del **CAMPEONATO COLOMBIANO DE RALLY RAID DARIÉN 2024**. Este es un evento NO federado, no obstante se rige por las disposiciones previstas en el Reglamento Deportivo Nacional (RDN) de FEDEAUTOS, que a la vez tiene su fundamento en el Reglamento de Rally Cross Country de la FIM y la FIA.

RT.02. TERMINOLOGÍA Y SIGLAS

TÉRMINOS	
Bivouac	Zona situada entre los Puestos de Control (PC) al final de una etapa y el comienzo de la siguiente, donde todos los competidores se reagrupan; Esta zona está localizada en el Libro de Ruta. En el Campamento ó Bivouac la asistencia es libre entre los competidores o equipos de asistencia. La Zona de Bivouac o Campamento estará determinada por una línea Imaginaria de aproximadamente 500 m, en el centro de la cual estará la estructura de la organización
Etapa	Cada uno de los tramos de la ruta separados por una parada de descanso
Etapa Marathon	Tramo con asistencia limitada al fin del día en un campamento exclusivo para el rally
Enlace	Tramo que vincula en un bloque de navegación a dos controles horarios.
Especial	Etapa de velocidad contrarreloj
Tiempos ideales	Cada enlace deberá tener un tiempo ideal el cual deberá ser respetado por los pilotos. Cada minuto de sobre paso se le aplicará al piloto como penalización.
Tiempos Máximos Permitidos	Tiempo adicional al tiempo ideal dado para el tramo del enlace, el cual al no ser cumplido se le aplicará una penalización fija de 60". En este momento de paso posterior al Control Horario será considerado cerrado para el piloto en cuestión.
Tiempo real	El tiempo realmente utilizado para el desarrollo de una etapa especial
Penalidad Fija	Una penalidad en tiempo a ser adjudicada a las penalidades ya incurridas por los pilotos en casos específicos según advertidos en el Reglamento Particular
Prólogo	Prueba corta de velocidad para determinar el orden de largada de la primera etapa.
Reagrupamiento	Parada prevista por la organización debido a condiciones logísticas especiales.
Neutralizado	Tiempo durante el cual los pilotos son detenidos por el Director de Carrera por cualquier razón.



Parque Cerrado	Zona delimitada por la organización en el Reglamento Particular en dónde no se permite prender el vehículo, repararlo o cualquier otro tipo de intervención mecánica o de fluidos
Adendum	Boletines oficiales numerados que se publican en el Tablero Digital Oficial (SPORTITY) y se entregan a los pilotos como complemento del reglamento Particular y que actualizan cambios, modificaciones y actualizaciones.
Roadbook	Hoja de navegación que aporta toda la información de ruta con símbolos, tiempos, indicaciones de abastecimiento.
Tarjeta de Tiempos	Hoja de control que porta el piloto en dónde se consignan los controles horarios.
Desclasificación	Pena de exclusión decidida por el Jurado por infracción importante imprevista aún en el Reglamento Deportivo
Briefing	Reuniones obligatorias de todos los pilotos

SIGLAS	
FIM	Federación Internacional de Motociclismo
FIM-LA	Federación Internacional de Motociclismo Latín América
CRT	Comisión de Rally Todo Terreno
RT	Artículo del Reglamento del campeonato Latinoamericano de Rally
CH	Control Horario
CP	Control de Paso
START	Control Horario de Partida
CPN	Control de Paso de Navegación
DZ	Inicio de zona de velocidad controlada (Radar)
FZ	Fin de zona de velocidad controlada (Radar)
CCRW	FIM Cross Country Rallies World 2011
CCR and B	FIM Cross Country Rallies and Bajas 2009
RP	Reglamento Particular
Open	Clase: Preparación libre
450	Clase: hasta 450 cc
OV45	Clase: Over 45
FEM	Clase: Femenina Libre cilindrada
ATV2	Clase: ATV tracción 4 x 2
ATV4	Clase: ATV tracción 4 x 4
ATV	All-Terrain Vehicle
2T	Dos tiempos
4T	Cuatro Tiempos
dB/A	Decibeles
PC	Parque Cerrado
GPS	Global Positioning System
SNELL	Estándar de seguridad para cascos de la Snell Memorial Foundation
ECE	Estándar europeo de seguridad para cascos
JIS	Estándar japonés de seguridad para cascos
FMN, FMNR, FMNS	Federación de Motociclismo Nacional (y plural)

RT.03. DEFINICIÓN

La modalidad de Rally Cross Country es una prueba deportiva en terrenos variados, para medir la velocidad y resistencia de los pilotos, así como el desempeño de los motores y marcas. En esta disciplina deportiva se compite mediante navegación en etapas, y para llegar al final de cada etapa será obligatorio el uso de los Libros de Ruta o Roadbook, un odómetro (marcador de distancia) y otros dispositivos de seguridad que





permitan navegar a los pilotos por la ruta trazada por la organización. La ruta podrá incluir en tránsito diversas regiones de un país o varios países, para lo cual el organizador deberá tramitar los permisos, reglamentaciones de tránsito y ambientales específicas y requisitos migratorios.

La modalidad de Rally Cross Country se caracteriza por: a) un evento entre 3 días mínimo y 20 máximo (incluyendo verificaciones, competencia y premiación); b) etapas que no superen 600 Kms; y c) navegación con integración de diversos dispositivos físicos y electrónicos.

Una prueba del Rally Cross Country se compone de Etapas:

Etapas: Es el conjunto de tramos de una prueba de Rally Raid formado por una o más Especiales y por uno o más Enlaces. Una Etapa debe corresponder a un día de prueba.

Especial: es el tramo de la carrera debidamente designado por el organizador con este título o indicación (“Especial”), a ser recorrido en el menor tiempo posible y cuyo resultado en tiempo (horas, minutos, segundos y fracciones de segundos) son válidos para la clasificación.

Enlace: Es el tramo de la prueba de Rally que articula las especiales entre sí o entre los Controles Horarios (CH’s) de salida y llegada de las etapas; debe estar debidamente indicado por el organizador en los libros de ruta o Roadbook con este nombre (“Enlace”) y debe ser cumplido dentro del tiempo previamente determinado por el organizador. El tiempo del Enlace no es válido para clasificación, no obstante las eventuales penalidades incurridas en este tramo pueden afectar de manera válida en la clasificación.

Para cada etapa del rally los competidores recibirán un Libro de Ruta o Roadbook con la señalización de referencias que indiquen el camino que deberá ser seguido.

Un teléfono celular con GPS para recopilación de datos (o un GPS) deberá ser utilizado para control de velocidad, zona de radar, control de paso y/o confirmación de ruta conforme debe realizarse en lo descrito en el reglamento particular de la prueba.

Las etapas especiales podrán oscilar entre 80 y 700 Km dependiendo el estado del terreno o trazado, buscando que los pilotos puedan terminar la jornada de competencia antes de la puesta del sol; etapas superiores a 600 Km podrán ser autorizadas con la debida justificación. En caso que se planifiquen largadas nocturnas deberán ser informadas en el reglamento particular.

Los puestos de abastecimiento de gasolina serán previstos en un rango mínimo de 100 km y un máximo de 200 km y **no estarán incluidos dentro de la Neutralización.**

Período de Neutralización: Tiempo durante el cual las tripulaciones son detenidas por el control de la competencia. Se considera Parque Cerrado mientras esté en la zona o el tiempo de Neutralización.

Cada etapa contará con un tiempo de descanso mínimo y obligatorio de seis horas; queda a criterio del Director de Carrera autorizar si fuera necesario un tiempo mayor por





las exigencias del terreno.

RT.04. VÁLIDAS

Cada válida del Campeonato de Rally Raid 2024 contará con un mínimo de 2 a un máximo de 10 etapas especiales; asimismo, podrá contar con una o dos etapas “Maratón”, es decir etapas con asistencia limitada al fin del día. Para la realización de una etapa “Maratón” la organización deberá proveer un local cerrado para mantenimiento y resguardo de vehículos y control de acceso.

RT.05. INSCRIPCIONES

Toda persona que desee tomar parte de los eventos de DARIÉN ya sea como piloto, copiloto, asistente o acompañante debe diligenciar completamente el formato de inscripción dispuesto por la organización en su página web o en SPORTITY y enviar el comprobante de pago con los valores de inscripción. El formato al ser enviado se considera firmado y con ese hecho aceptan que se encuentran de acuerdo con todos los reglamentos de la competencia y que aceptan ubicar la publicidad en los vehículos definida en este reglamento por la organización. El cambio de uno de los miembros de la tripulación sólo será aprobado cuando éste se presente en el momento de las verificaciones administrativas y estará sujeto a la aprobación de la organización. Hasta el momento de la revisión técnica el competidor podrá libremente cambiar el vehículo de competencia o clasificar en otra categoría. Cualquier persona responsable mayor de 18 años es elegible para ser invitada y aceptada. Los organizadores se reservan el derecho de rechazar la inscripción de algún participante o miembro de una tripulación sin la necesidad de dar explicaciones por tal rechazo.

No habrá retorno de dinero una vez se efectúe el pago.

Los valores de inscripción incluyen únicamente los ítems especificados en el formulario de inscripción. En caso de que un participante por algún motivo no haya podido participar, estando inscrito previamente, el valor de su inscripción será abonado al siguiente evento, avisando a la organización.

Todos los pilotos, asistentes técnicos, mecánicos y/o Team manager que deseen participar en una prueba deben llenar el formulario virtual de inscripción y presentarse a la mesa de la Secretaría Administrativa a registrarse. Los pilotos y copilotos deberán tener el formulario de inscripción completado, la Licencia de conducir para el vehículo de su país de origen, el certificado médico y pagar la tasa que defina el organizador, lo cual estará definido previamente en el formulario de inscripción.

Hasta el momento de las verificaciones técnicas los pilotos, asistentes y mecánicos podrán sustituir piezas y manipular los vehículos para dejarla lista para la prueba; durante la verificación técnicas no se admiten modificaciones, y los comisarios técnicos tendrán la potestad de verificar cilindradas –acorde a las categorías- reubicar vehículos en sus categorías, descalificar vehículos que no cumplan con las normas técnicas, ambientales y de seguridad (ver Art. RT38 y 43).





El valor de la inscripción NO será reembolsado al piloto en caso que no se admita el vehículo en la competencia. Tendrá una penalidad del 20% y el resto queda como abono para el siguiente evento al que se presente el piloto.

Al firmar la ficha de inscripción de la prueba, el piloto acepta someterse a los reglamentos de la prueba (el presente, el particular y los demás códigos deportivos y disciplinarios vigentes).

RT.06. PARTICIPANTES

Para participar en el Campeonato Colombiano de Rally Raid Darién solo se requiere que el vehículo soporte las condiciones de los diferentes terrenos por donde transcurre la ruta.

Los pilotos deberán contar con el equipo de seguridad apropiado (ver características (Art. RT 38)

Los menores de 18 años deberán presentar la autorización debidamente firmada por uno de sus padres.

El piloto deberá obligatoriamente poseer y presentar una Licencia oficial del país de origen para conducir su vehículo. Los pilotos deberán presentar un certificado médico de buena salud, certificado por un médico debidamente autorizado de su país de origen;

En vehículos que cuenten con piloto y navegante, cualquiera de los dos puede conducir el vehículo en cualquier momento. Los puntajes serán asignados acorde a como se inscribieron, por lo tanto una misma persona puede tener puntos por navegante y por piloto, pero no son acumulativos entre ellos.

Cualquier acción fraudulenta o impropia al espíritu deportivo de la prueba por parte de un piloto, asistente técnico, mecánico o team manager será analizada, juzgada y penalizada por el Jurado de la prueba.

La organización entrega en el valor de inscripción un seguro con una amplia cobertura de accidentes personales, atención médica y quirúrgica en actividades deportivas extremas. Si un piloto posee un seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual y presenta la evidencia de la póliza podrá eximir su pago, en caso contrario es obligatorio el pago del seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE) que lo cubre contra daños a terceros que no estén participando en el evento. El seguro de RCE tiene un deducible de 2 SMMLV.

RT.07. CLASES Y ESPECIFICACIONES DE LAS CATEGORÍAS

- **CATEGORÍAS**

Darién NOVATOS: Motos de serie 50-400 cc y pilotos que no hayan participado en Darién.

Darién 300: Motos de serie 50-300 cc. La RE Himalayan será admitida en esta categoría.

Darién Heavy: Motos de serie 301cc hasta 800cc





Darién Maxitrail: Motos de serie 801 en adelante Pesadas (más de 3, si no en Heavy)

Darién PRO: Motos de enduro, motocross y serie modificadas, pilotos muy expertos en competencia. Esta categoría queda abierta a quien quiera participar en ella en una moto de serie.

Darién UTV: SxS Vehículos UTV

Darién ATV: Vehículos ATVs 4x2 o 4x4

Darién 4x4: Camperos y camionetas. Se admiten vehículos 4x2 si desean participar.

Darién Turismo: Cualquier vehículo que vaya en modo recreativo.

Nota: Durante el Campeonato, si un piloto hubiese ya obtenido puntos, le será permitido cambiar de clase; de cambiarse no se acumulan los puntos obtenidos en la otra categoría

- **Todas las motocicletas excepto PRO**

Solo el trabajo de mantenimiento normal podrá ser hecho en las motocicletas, como limpieza de filtros, cambios de llantas, aros, radios, pastillas de freno. La motocicleta debe ser original de fabrica, siendo que los siguientes ítems pueden ser alterados: llantas y tanque de combustible; solamente un chasis por moto y original, siendo permitidos apenas refuerzo; escape libre (cumpliendo el máximo permitido de decibeles curvas con límite de 115 db); preparación interna de suspensión interna delantera y amortiguador trasero libre; transmisión secundaria libre; cambio interno de caja para filtro de aire de espuma; pedaleras, controles de freno y cambios libres; timón libre; cambio de embrague con supervisión de comisario. Sólo un motor podrá ser utilizado en el evento, el cual será marcado por el comisario en la inspección técnica inicial. La sustitución de piezas o partes internas es permitida.

- **Motocicletas PRO**

Motocicletas y Prototipos sin restricciones de cilindrada preparación libre. La preparación de toda motocicleta es libre; será marcado solo el chasis durante todo el Rally, y existiendo la confirmación de alteración de la marca o sustitución del chasis, el piloto será descalificado de la prueba. El número del chasis deberá ser anotado por los comisarios durante la revisión técnica.

- **Femenina - FEM**

Esta está constituida para pilotos del sexo femenino, con motocicletas de preparación libre y sin restricciones de cilindrada. Para la apertura de esta categoría se necesita un máximo de 4 pilotos.

Nota: en caso de que no se logre la cuota mínima de 4 pilotos, éstos pilotos podrán optar por inscribirse en la categoría correspondiente a su moto.

Nota Técnica sobre Motor de Reserva: (válido para todas las categorías) Los pilotos podrán presentar un motor de reserva el cual podrá ser cambiado en cualquier momento de la prueba; dicho motor deberá estar marcado en la inspección técnica. En la medición de cilindrada se admite una tolerancia máxima de 0,5 mm en el diámetro debido a la rectificación de fábrica.



Nota Técnica sobre TANQUES DE GASOLINA: Las motocicletas deberán tener una autonomía mínima de 150 km. Está permitido el uso de tanque(s) auxiliar(es) en la motocicleta siempre que esté adecuadamente fijado en el chasis; prohibido instalar tanque en el frente de la moto. La capacidad máxima de combustible cargado no deberá exceder los 35 litros. Si un comisario detecta derrame en un tanque o daño éste se deberá vaciar; queda prohibido largar al día siguiente con el mismo problema. Los pilotos son los únicos responsables por el abastecimiento logístico de combustible.

- **EQUIPOS ÓPTICOS, ACUSTICOS, AUTONOMÍA Y VELOCIMETRO**

Cada motocicleta inscrita deberá durante toda la competencia debe cumplir con las leyes de la Convención Internacional de Viena de 1968. Luz delantera y trasera, luz de freno, velocímetro, un espejo, placa o matrícula son obligatorios, así como otros requisitos particulares debidamente especificados en el Reglamento Particular.

Con el motor encendido, todo el equipamiento consumidor de electricidad, deberá simultáneamente estar alimentado por la electricidad producida por el generador.

Las motocicletas deberán tener una capacidad de combustible para una autonomía mínima de 120 Kms.

Los silenciadores deberán haber aprobado el test fonométrico en las operaciones preliminares y serán marcados por el organizador. Para este test la entrada de aire a la caja del filtro no podrá estar obstruida ni total ni parcialmente (esponjas, trapos etc.). El Comisario Técnico encargado, bajo la supervisión de un Miembro del Jurado, podrá chequear cualquier motocicleta. Si durante este test la motocicleta examinada excede de 2 dB/A el nivel máximo permitido (115 dB/A⁶), el piloto no podrá partir, si durante la prueba se realiza la medición y excede lo permitido será penalizado con 5 minutos la primera vez y descalificado si el caso es reincidente. Si una motocicleta excede el nivel máximo de ruido, el piloto deberá solventar este problema antes del siguiente test de sonido so pena de descalificación.

RT.08. PARQUE CERRADO (P.C.)

En las competencias del Campeonato Colombiano de Rally Raid Darién se podrá contar con un Parque Cerrado (P.C.)⁷ en determinados momentos de la competencia – inicio, enlace, neutralización, final de etapa, etc.- El parque cerrado deberá estar delimitado y cerrado para impedir el ingreso de personas no autorizadas. Las entradas y salidas deberán ser claramente señalizadas y supervisadas por un número suficiente de oficiales, para asegurar que solamente personal autorizado tenga acceso a los vehículos. Los oficiales encargados deberán vestir algún emblema identificativo fácilmente reconocible por todas las personas interesadas y en especial por los pilotos.

El acceso a todo P.C. está prohibido a cualquier persona con excepción de los Miembros del Jurado, ciertos oficiales designados y a los pilotos únicamente depositando o retirando las propias motocicletas.





En el parque cerrado, está prohibido al piloto, bajo pena de descalificación:

- Tocar el vehículo de cualquier otro piloto;
- Tocar su propio vehículo con la excepción de depositarla o retirarla del mismo;
- Encender el motor.
- Realizar trabajos mecánicos de cualquier índole;
- Abastecer combustible o cualquier tipo de fluidos.

Los vehículos en competencia estarán vigilados en el Parque Cerrado bajo la supervisión de la Organización desde la hora estipulada en el Reglamento Particular, después de las operaciones preliminares, hasta la partida del primer día, y desde el final del primer día hasta la salida del segundo día y al final del evento hasta media hora después de la llegada del último piloto.

Los miembros del Jurado, representantes de equipos y oficiales designados en el R.P. son las únicas personas con derecho de acceso al parque de trabajo. El organizador podrá decidir si permitir el acceso al parque de trabajo a representantes de la prensa y bajo qué condiciones, para garantizar que el trabajo de los pilotos en esta área no se vea afectado. Oficiales designados para este propósito podrán asistir a los pilotos cuando el abastecimiento tenga lugar en el parque de trabajo.

RT.09. ORDEN DE SALIDA

El orden de salida⁸ deberá estar explicado en el Reglamento Particular; mientras no se cuente con resultados de etapas anteriores la organización, para la primera etapa, organizará un prólogo el primer día del evento para obtener por orden de cronometrado la salida conforme a los mejores tiempos; para ello se podrá utilizar una pista o encintado con un recorrido entre 2 y 5 kms. Para las subsiguientes etapas se utilizarán los resultados obtenidos por los pilotos y largarán con intervalos de 1 o 2 minutos entre pilotos –dependiendo de lo que defina el reglamento Particular-

Al comienzo de cada día de carrera, la señal de salida será dada a cada grupo de pilotos a la hora exacta en que el grupo de pilotos deberá salir. En el minuto sucesivo después de la señal de partida, cada piloto deberá salir.

Cualquier atraso en la llegada o largada del prólogo o etapa será penalizada a razón de un minuto por cada minuto de retraso; después de 30" de retraso de la hora ideal la penalización será de una hora fija (60"); arriba de una hora el piloto estará descalificado de la prueba.

La categoría de carros deberán salir al menos 15 minutos después de la salida de la última motocicleta o ATV por razones de seguridad o en primer lugar con una ventaja de 15 minutos sobre la siguiente categoría

Reposicionamiento de largada: Por motivos de seguridad al final de una etapa el Jurado podrá reposicionar el orden de largada de un piloto a su exclusivo criterio o al pedido del Director de Carrera.





Si un piloto no está en la línea de salida cuando la señal de salida sea dada, no será penalizado siempre y cuando pueda encender el motor y cruzar la línea de los 20 metros dentro del minuto sucesivo a la hora de su salida. Los pilotos retrasados en más de 30 minutos serán descalificados y no les será permitido salir.

RT.10. FUERZA MOTRIZ EXTERNA

Durante las etapas especiales y de enlace los vehículos participantes deberán ser movidos únicamente por la fuerza de su propio motor, el esfuerzo del piloto o cualquier causa natural. Sólo se permite que sean remolcados por otro piloto en competencia. En ningún momento está permitido el remolque con otro tipo de vehículos fuera de competencia; el infringir esta regla será penalizado con la exclusión.

RT.11. INTERPRETACIÓN DE LOS REGLAMENTOS

La interpretación de este reglamento y del Reglamento Particular es responsabilidad del Jurado, el cual está también autorizado a resolver cualquier argumento no expresamente enunciado aquí.

RT.12. PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

Los resultados se publicarán así:

PROVISIONALES

- 120 minutos después de la llegada del último piloto de manera parcial, sin penalizaciones.
- 6 horas después de la llegada del último piloto al finalizar cada etapa, con penalizaciones y reclamaciones.

DEFINITIVAS

- 30 minutos después de publicada la última provisional si no hay reclamaciones.
- 60 minutos después de publicada la última provisional resueltas las reclamaciones.

Los resultados diarios completos del Campeonato Colombiano de Rally Raid Darién deberán ser publicados tan pronto como sea posible. Sin embargo si esto presentara alguna dificultad, los tiempos de cada día de carrera deberán ser publicados antes de la reunión del Jurado que tiene lugar en la noche. Los pilotos deberán conocer los resultados del día precedente antes de que sea dada la salida del siguiente día.

RT.13. ÁREA DE PRÁCTICA

Podrá ser instalada un área de práctica sólo para el primer día del evento.



RT.14. SALON DEL JURADO

Para las reuniones del Jurado, deberá ser previsto un salón para garantizar óptimas condiciones de trabajo.

RT.15. SALON DE PRENSA

El organizador deberá proveer un salón para la prensa con las instalaciones mínimas siguientes: mesas, sillas, conexión a Internet. Deberá estar presente una persona de la organización capaz de usar estas instalaciones.

RT.16. PREMIACIONES

Durante las Operaciones Preliminares, el organizador deberá informar a los pilotos de las premiaciones. También deberá publicar el lugar y la hora de entrega.

La ceremonia de premiación deberá estar conforme a la importancia de un Campeonato Latino Americano (podio, altavoz, etc.) para los tres primeros clasificados de cada clase o categoría, el primer equipo clasificado y el novato ganador.

RT.17. OFICIALES Y AUTORIDADES DEPORTIVAS

Las autoridades de un evento según el Código Deportivo de la FIM-LA son:

- Jurado compuesto por el Juez, el Director de carrera y un tercer miembro que represente a los pilotos.
- Comisario de puestos de control.
- Director de Carrera.

Además en los eventos se designarán: Jefe Cronometrista; Médico Oficial⁹; Equipo de comisarios deportivos.

RT.18. REGLAMENTO PARTICULAR

Todas las pruebas del Campeonato Colombiano de Rally Raid Darién deberán contar con un Reglamento Particular diseñado por el organizador; este Reglamento Particular deberá contener lo siguiente:

- Información del recorrido general e información específica de cada etapa (recorrido, obstáculos, tipos de etapas, etc.)
- Quienes son los organizadores locales del evento, información básica de comunicación y contactos (teléfonos, correos, etc.)
- Autoridades deportivas del evento conforme al Art. RT 17;



- Programación completa del evento;
- Tasas, costos y requisitos técnicos de inscripciones (fechas límite);
- Categorías conforme al Artículo RT 7 de este Reglamento
- Zonas de radar y criterios de navegación;
- Eventos especiales, prólogos o Super Prime;
- Orden de Largada conforme al Art. RT 8;
- Abastecimientos y lugares de campamento (o Vivac);
- Medios de seguridad de la prueba;
- Costos y operación logística de traslado de equipaje de pilotos;
- Disposiciones especiales locales de transporte.
- Tipo de cambio;
- Información migratoria (trámites y costos);
- Listado de los hoteles, su ubicación y costos, esto con el fin de facilitar la reservación de habitaciones por parte de los pilotos. La distancia entre estos hoteles y el área de salida no deberá ser excesiva.
- Lista de concesionarios para alquiler de motos y/o acceso a taller y repuestos;

RT-19 – AUTORIZACIONES Y PERMISOS

El organizador deberá contar con las autorizaciones y permisos de las autoridades locales para desarrollar el evento; también los permisos correspondientes si fuera necesario transitar por propiedades privadas.

RT.20. PUNTUACIÓN

INCENTIVO:

Como incentivo por participar en la válida, cada piloto tendrá la bonificación de 1 punto en cada Especial que tome la salida dentro del tiempo estipulado en el Reglamento y salga del parque cerrado por sus propios medios, incluyendo el prólogo, si lo hay.





Los puntos a repartir por válida y categoría son:

PUESTO	PUNTAJE
Primero	15
Segundo	12
Tercero	10
Cuarto	8
Quinto	6
Sexto	5
Séptimo	4
Octavo	3
Noveno	2
A partir del Décimo	1

Los vehículos puntuarán de acuerdo con el recorrido COMPLETO realizado, es decir una vez revisados los tracks de Wikiloc o GPS y las penalizaciones que apliquen por exceso de velocidad o la omisión de Waypoints. El mejor tiempo será el primero y así sucesivamente, el cual recibirá el mayor puntaje. **Para obtener puntaje, el vehículo deberá llegar por sus propios medios o halado por otro vehículo participante a la meta de cada especial.**

Terminar todas las especiales de la válida le dará el 100% de los puntos asignados a la posición final que ocupe cada tripulación en la válida luego de sumar todos los tiempos de las especiales. Cada especial tendrá un porcentaje proporcional con la distancia y la dificultad de la ruta, asignados e informados durante la primera reunión de pilotos y el Reglamento Particular, para la liquidación del puntaje, en caso de no terminar una de ellas. Ejemplo: válida de 400 km de especiales, la primera de ellas tiene 300 km y la segunda tiene 100 km. Por lo tanto, se asignará 75% a la de 300 kms y 25% a la de 100 kms. Si usted termina cuarto en la clasificación general de la válida y cruzó la meta de las dos especiales completando al menos el 50% del recorrido y los WP, obtendrá 8 puntos. En el caso de que únicamente termine la primera especial (cruzar por meta, cumplir con el recorrido mínimo y validar los WP requeridos), solamente se le asignará el 75% de esos 8 puntos, que serían 6. Si solo termina la segunda obtiene el 25% únicamente: es decir, obtendría 2 puntos.

En el caso que no termine una especial (validar su paso por meta), se le asignará el tiempo estipulado en el Reglamento Particular como DNF para la misma **y no recibirá puntuación por ella.**

En caso de empate, la posición se definirá con todas las penalizaciones estipuladas en los Waypoint que no alcanzó a validar. DZ, WPM, WPC, WPS y CP no validado generará una penalización estipulada en el reglamento particular. Si este no se presenta en la válida, cada WP omitido tipo M, V, CP, S o FZ tendrá una penalización de 15 minutos y todo WPC, DZ y DN tendrá una penalización de 30 minutos.

Nota: en caso de empate técnico se definirá el ganador de la válida por los siguientes



www.darien.pro info@darien.pro



DarienRally

criterios:

1. Más etapas ganadas
2. Ganador del prólogo
3. Más segundos lugares
4. Más terceros lugares y de persistir el empate
5. Mejores tiempos en la etapa cronometrada más larga en Km del evento.
6. Por último, mejor posición en el prólogo.

RT.21. CONSIDERACIONES TÉCNICAS PARA EL ORGANIZADOR

Las principales consideraciones técnicas se encuentran en el Anexo 4.

Las etapas especiales deberán desarrollarse en caminos cerrados al tránsito normal, y en caso de ser caminos abiertos de poco tráfico se procurará con las autoridades de tránsito locales un alto nivel de supervisión para evitar accidentes.

La organización contará con un vehículo abridor de ruta que saldrá una hora antes de la salida de pilotos para verificar condiciones técnicas de la ruta, y podrá informar a los oficiales y controles de paso los inconvenientes, cambios o ajustes.

La organización aprovisionará un vehículo barredor o perseguidor para rescatar pilotos y motos que cuenten desperfectos mecánicos y para informar a los organizadores el desarrollo del evento; el barredor o perseguidor contará con un equipo de comunicación adecuado, con un mecánico, con un paramédico y extinguidores.

La organización facilitará un médico al inicio y al final de cada etapa, y dependiendo de las condiciones de las etapas –longitud y dificultad- se deberá garantizar el acceso rápido de un equipo de ambulancia y médico en tramos intermedios: uno de los equipos médicos deberá perseguir a los pilotos por las rutas más próximas; el equipo médico estará en comunicación permanente con barredor o perseguidor.

Los problemas de cierre de rutas por diversas razones –climáticas, técnicas, etc.- serán informados oportunamente a los pilotos en el lugar de salida o controles de paso (CP) pudiendo modificar los horarios máximo de llegada.

La elaboración de libro de ruta o roadbook para la navegación deberá obedecer a las siguientes características (Ver Anexo N° 1):

- Indicaciones completas de seguridad y advertencias de peligro;
- Indicaciones específicas de etapas especiales, enlaces y velocidades controladas
- Simbología universal de rally;
- Buena redacción y ortografía (español);
- Pocas abreviaciones;
- Distancias obtenidas con odómetro electrónico (y no con GPS)
- Definir tiempos máximos para pruebas;
- Medida de hojas reglamentaria (ver anexo sobre Libro de Ruta)



RT.22. RELACIONES CON LOS PILOTOS Y OTROS ACTORES

Los delegados y/o representantes de pilotos –Team Managers-, mecánicos, prensa y otros actores asociados a los participantes deberán estar oficialmente inscritos e identificados para estar presentes en las zonas de verificación técnicas, largadas, llegadas, neutralizaciones, reagrupamientos, bivouac, etc.

RT.23. IDENTIFICACIONES DEPORTIVAS

La organización definirá la forma, tamaño, fondo y otras características de los números de los pilotos conforme a los parámetros estandarizados internacionales (ver anexo N° 2).

Toda moto portará los números oficiales en la parte delantera, y en ambos laterales de la moto, lo cual será supervisado por los Comisarios Deportivos. La ausencia absoluta de uno de los 3 números oficiales supone una penalización de 30 minutos.

Todos los pilotos, Team managers, apoyos técnicos, mecánicos, técnicos, Oficiales, patrocinadores y periodistas deberán portar una identificación oficial del evento que estipule el acceso.

RT.24. VERIFICACIÓN TÉCNICA

En este importante proceso desarrollado antes de la prueba, el Comisario Deportivo o Técnico designado por el Director de Carrera realizará lo siguiente:

- Verificación de inscripción (boleta o documento y/o brazalete);
- Verificación de números de competencia;
- Verificación de marca de patrocinadores (stickers oficiales)
- Verificación de luces;
- Verificación de manecillas y timones (seguridad);
- Verificación y etiquetado de casco;
- Verificación de tanques de gasolina;
- Verificación de depósito de agua (fijo o tipo camel);
- Medición de decibeles;
- Marcado de Chasis;
- Marcado de Motores;
- Marcado de caja;



- Marcado de escape (pipa o silenciador);

Nota Técnica sobre marcas: La ausencia o falsificación de una marca de verificación será motivo de descalificación.

RT.25. BRIEFING

Las reuniones señaladas como Briefing son obligatorias para todos los pilotos o el representante del equipo.

RT.26. CIRCULACIÓN

En la primera convocatoria al briefing inicial –de carácter obligatorio- se informará sobre los detalles de la ruta y alguna otra información, alteración o cambio de última hora. En caso de no haber cambios, se podrán entregar a los pilotos los libros de navegación o Roadbook al día siguiente 1 hora antes de la partida de cada piloto. La Tarjeta de Tiempos, si la hay, se entrega en la señal de 1 minuto.

Los pilotos deberán navegar tal como lo indica el Roadbook, pasando por todos los Waypoints y controles que establezca la organización (CP, WPC, WPM, N, DZ, FZ, ver Art. RT.2).

Los waypoints que constan en el roadbook serán considerados como puntos de paso obligatorio, no pudiendo apartarse más de lo que indica el Roadbook. A cada waypoint perdido el piloto recibirá una penalización también establecida en el roadbook y Reglamento Particular dependiendo de la importancia.

Cuando el camino estuviera definido aparecerá en el Roadbook una línea sólida, siendo prohibido apartarse más de un kilómetro de esta carretera –para ambos lados-. Cuando la carretera o camino no esté definido (zona de navegación), aparecerá en el Roadbook una línea puntada, siendo prohibido apartarse más de tres kilómetros de esta línea –también para ambos lados-.

Dependiendo del equipo tecnológico con el que cuente la organización, por cada desvío mayor que las distancias autorizadas se establecerá una penalización de 5 minutos por kilómetro o fracción, y se sumará un minuto por kilómetro recorrido fuera de los planificados según lo reporte el GPS oficial. También deberán pasar por todos los CP que constan en la Tarjeta de Tiempos según la secuencia indicada.

Durante toda la duración de la prueba, todos los pilotos deberán cumplir las leyes de tránsito locales en zonas de circulación pública; las infracciones de tránsito oficiales se tratarán del siguiente modo:

- a) 1ª.infracción: una penalidad de tiempo de 30 minutos
- b) 2ª.infracción: una penalidad de tiempo de una hora





c) 3ª infracción: hasta descalificación del evento.

En áreas agrícolas y zonas forestales sensibles al medio ambiente, el itinerario y todas las indicaciones del road-book deben ser estrictamente respetados. Está totalmente prohibido cortar camino a través de campos, florestas y bosques, so pena de descalificación.

Son prohibidos sobre pena de descalificación: Bloquear o dificultar intencionalmente el paso a otros pilotos; salirse de la ruta o circular en sentido contrario; y el transporte o remolque de motocicletas por vehículos fuera de la competencia.

RT.27. ASISTENCIA

Durante el Rally o Baja, son permitidos las reparaciones y reabastecimientos externos, excepto dentro de las etapas Especiales, salvo que exista una anotación técnica excepcional en el roadBook.

A los vehículos de apoyo les será permitido el auxilio en ciertas zonas o márgenes autorizados; quien reciba asistencia fuera de las zonas permitidas recibirá una penalización de 30 minutos, queda excluido este ítems salvo en caso de accidente.

Todos los vehículos de apoyo deben estar inscritos e identificados con un kit oficial; el piloto que reciba apoyo de un vehículo no oficial inscrito recibirá una penalización de 30 minutos, queda excluido este ítems salvo en caso de accidente.

Es prohibido, so penalidad de tiempo, que los pilotos y sus equipos de apoyo se comporten de manera inadecuada contra cualquier decisión de las autoridades deportivas u otras decisiones no contenidas en el reglamento. El comportamiento antideportivo, insultos, agresiones verbales o físicas y cualquier manifestación que falte al respeto de los oficiales, autoridades e inclusive colegas pilotos o equipos de apoyo serán analizados y penalizados.

Durante el Rally es permitido el apoyo y hacer reparaciones en las motos y socorrer competidores; sobre todo en caso de accidente será obligatorio dar asistencia –ver Art. RT 28- el segundo piloto en llegar dependiendo de la gravedad podrá detenerse a ayudar o avisar a los oficiales; el criterio es eminentemente ético para otros pilotos que quieran detenerse; en ningún momento se redimirá tiempo por detenerse en caso de problemas mecánicos.

La organización podrá permitir que los equipos de apoyo transporten combustible dentro de las especiales. No obstante, el reabastecimiento dentro de las mismas solo lo podrá hacer el piloto en un local o espacio definido por la organización.

No es permitido a los vehículos de apoyo operar o circular en las especiales antes de la pasada del primer piloto hasta el paso del vehículo barredor.

La ayuda y remolque entre pilotos es permitida en cualquier parte de la prueba.



RT.28. SEGURIDAD

Al inscribirse el piloto obtendrá un seguro de responsabilidad civil y daños a terceros por el periodo del evento. Al respecto, los organizadores deberán suscribir un seguro de cobertura para los días del evento garantizando la liberación de responsabilidades a la FIM-LA, a los organizadores, patrocinadores y una cobertura de atención a pilotos y equipos de apoyo.

En caso de accidente, los pilotos o equipos deberán notificar a la brevedad a la organización u oficiales del evento. Tal como se indica en el Art. RT 27 en caso de accidente, el primer piloto al llegar debe obligatoriamente prestar socorro al accidentado; de ser grave la lesión del piloto accidentado, el primer piloto deberá permanecer acompañándolo hasta que llegue la asistencia y/o solicitar al piloto que llegue en segundo lugar para que avise a los oficiales del evento; Caso contrario, (si el accidente no es grave, y el piloto no corre un riesgo mayor el piloto deberá seguir la prueba y, solamente avisar a los oficiales del evento el incidente.

La omisión de atender a un piloto accidentado implicará la desclasificación inmediata del piloto que omitió ayudar.

El piloto que pruebe la asistencia a piloto accidentado con el aval del médico y que perdió tiempo, será restablecido conforme a los datos aportados por el GPS; de no contar con esta tecnología se procederá de la siguiente forma:

En caso de existir solo una especial en el día:

- 1) Se toma su posición del día anterior de la clasificación general;
- 2) Esta clasificación corresponderá a su nueva posición referente al día del accidente.

En caso de existir más de una especial en el día:

- 1) Se toma su posición de la especial anterior o posterior;
- 2) La clasificación se promediará en la general duplicando el tiempo de la etapa recorrida;

El jurado internacional podrá analizar y decidir también en base a la información proporcionada por el GPS, pudiendo aumentar o reducir el tiempo estimado.

La organización hará el rescate aéreo o terrestre del punto del accidente al hospital más cercano; a partir de ahí el piloto pasará a ser tratado o transferido por su propio seguro. En casos de uso del winche o tráiler de rescate, se transportará el vehículo al lugar seguro más cercano (casa, tienda, etc) y luego el piloto deberá canalizar el transporte hacia su destino final por sus propios medios.



RT.29. PUBLICIDAD

Es permitido a los pilotos colocar libremente toda la publicidad sobre sus motos o trajes, considerando que:

- Sea autorizado a través de los organizadores locales; (cuidando la exclusión de marcas ante patrocinadores que hayan solicitado exclusividad en casos muy excepcionales, lo cual deberá estar consignado en el RP);
- No sean contrarios a los buenos hábitos y costumbres;
- No obstaculicen a los espacios reservados de los números oficiales.

En los espacios reservados para la organización, los pilotos son obligados a colocar la publicidad de los patrocinadores de la prueba en sus motocicletas.

RT.30. TARJETA DE TIEMPOS

En la largada de cada etapa el piloto podrá recibir una Tarjeta de Tiempos¹¹ para registrar los tiempos por los diversos controles obligatorios de paso. Esta tarjeta deberá ser presentada a la organización siempre que sea solicitada por un oficial. Al final de la etapa la tarjeta deberá ser entregada al último oficial de llegada.

Solo los oficiales podrán hacer las anotaciones en la tarjeta rubricando la nota con su firma o sello; el piloto es el único responsable por su Tarjeta. Todas las informaciones anotadas en la Tarjeta de Tiempos tienen carácter oficial y para efecto de revisión o verificación de los resultados, prevalecerán las informaciones en ella anotadas.

Si la organización no entrega tarjeta de tiempo, el registro se hará con la App NASA RALLY que permite grabar los tiempos en cada punto y son inalterables. El envío de estos registros de tiempo a la mesa de cronometraje será de forma electrónica. Cualquiera puede verificar estos tiempos en la página web de la aplicación, <https://clockapp.nasarallysport.com/>. El link completo lo informará la organización después de terminada la Especial

La falta de un registro de cualquier Control, sea cual fuere, así como no parar en el Puesto de Control para que el juez anote su número real, resultará en una penalidad especificada en el Reglamento Particular, dependiendo de la importancia del control, pudiendo llegar a la descalificación en caso de fraude; en caso de pérdida de la tarjeta se aplicará una penalidad de **15 minutos**.

RT.31. ZONAS DE CONTROL

Todos los controles, sean ellos horarios de paso, de largada o llegada de las especiales, serán señalizados de manera visible.

¹¹ CCRW, 2011 080.19





La señalización de controles se encontrará a la derecha de la estación de control. Toda zona de control es considerada como parque cerrado, y la duración de la parada no será menor al tiempo básico para la anotación y registros de los oficiales.

Los pilotos tienen prohibido ingresar a una zona de control por otra dirección que no sea la establecida por el Libro de Ruta; quien ingrese de manera incorrecta será penalizado.

En algunos controles el piloto tendrá la hora ideal de paso o ingreso indicado en el libro de ruta.

RT.32. CONTROLES HORARIOS

Los puestos de Controles Horarios comenzarán a funcionar 30 minutos antes de la Hora ideal de paso del primer piloto, salvo que el Director de Prueba realice un cambio por razones técnicas; estos puestos se cerrarán 30 minutos después del tiempo ideal de paso del último piloto, considerando los tiempos máximos asignados por la organización.

En los controles horarios los pilotos tienen la obligación de detenerse por completo, presentar la Tarjeta de Tiempos, si les fue entregada, o exhibir su número o el QR para ser leído o fotografiado y así realizar el registro; el piloto tendrá que verificar que el registro se realizó completo.

El procedimiento inicia una vez que el piloto pasa el Panel de entrada –debidamente señalizado-, y una vez que ingresa a la zona está prohibido detenerse, tiene que llegar hasta la mesa de control o registro, en dónde se anotará: hora, minutos y firma o sello. En enlaces, el piloto no tendrá penalización cuando entre en el rango de un minuto de su hora ideal de paso; en los enlaces; por ejemplo: si el piloto tiene que pasar a las 15h 58m, será considerado en la hora si su ingreso transcurre hasta 15h 58m (y 59 segundos) a las 15h 59m ya obtendrá una penalización de 1 minuto, y así sucesivamente 1 minuto por minuto tarde o antes sin considerar la fracción de segundos.

En las especiales se registrará hora, minuto y segundos.

En una prueba especial cronometrada, seguida de un enlace, la hora de anotación en la Tarjeta de Tiempos será la hora de llegada al fin de la especial.

Cuando un control horario es seguido de una largada de una especial, los dos puestos serán combinados dentro de una única zona de control y señalizados de manera adecuada.

RT.33. CONTROL DE PASO

Para cada etapa, todos los puntos de paso son obligatorios, y estarán debidamente marcados en el Libro de Ruta con la sigla CP. La falta de una marcación de paso en la Tarjeta de Tiempos (física o virtual) acarreará penalización dependiendo de lo



establecido en el Roadbook.

Todos los puntos de GPS (waypoints) mencionados en el Libro de Ruta de cada etapa serán considerados controles de paso virtuales, siendo, por tanto controlados mediante información satelital del GPS oficial. Todo desvío superior al radio de validación anunciado en el roadbook del puesto de control de paso resultará en una penalización de tiempo previsto en el reglamento particular o definido por el Jurado Internacional.

Durante todo el rally, el piloto es el único responsable por el uso correcto de su GPS o dispositivo con la App Wikiloc trabajando de manera correcta en segundo plano y por las informaciones bajadas que propone la organización.

- **SEÑALIZACIÓN DE CONTROLES**

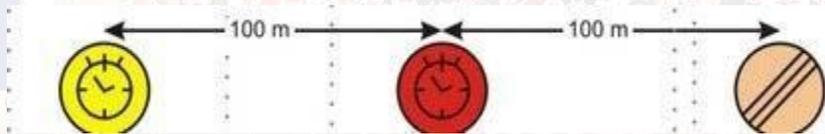
- **CONTROL DE PASO**

Inicia Zona Control Fin de zona

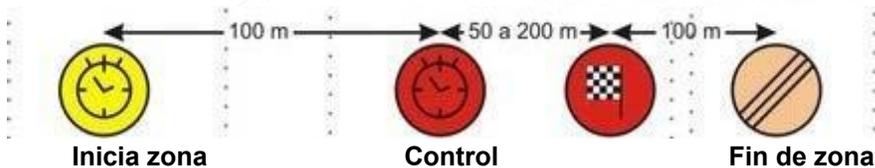


- **CONTROL HORARIO**

Inicia zona Control Fin de zona

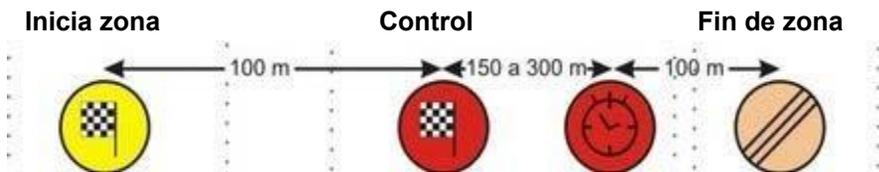


- **CONTROL HORARIO CON LARGADA DE ESPECIAL**



- **CONTROL DE HORARIO DE LLEGADA**





RT.34. ESPECIALES

Las especiales son tramos cronometrados; está prohibido –con excepción de casos de fuerza mayor- circular en sentido contrario, so penalización de descalificación.

En las largadas de las especiales el vehículo debe estar alineado frente al control de largada, el oficial a cargo registrará la hora ideal en la Tarjeta de Tiempos (hora y minutos) y anunciará 30, 15, 5 segundos para su salida. El permanecer por más de 30 segundos sobre la línea de largada, luego de la señal será penalizado con 2 minutos.

Salvo en caso de fuerza mayor, la hora oficial de largada no podrá ser modificada. Si el piloto larga antes de dar la señal se le aplicará un minuto de penalización por cada minuto que se adelantó y una advertencia de penalización mayor en otra especial.

Ningún piloto podrá detenerse entre el panel de advertencia y la estación de control, sea de largada o salida.

A una distancia de 150 a 300 metros después de la llegada el piloto deberá parar en un control horario señalado para el registro del tiempo en hora, minutos y segundos en la Tarjeta de Tiempos. No detenerse antes de la bandera de Stop da 15 minutos de penalización.

RT.35. REAGRUPAMIENTO

La finalidad de los reagrupamientos es reducir los intervalos más o menos importantes, que se puedan dar entre los pilotos por razones diversas. En la llegada a los reagrupamientos, los pilotos entregarán al Oficial la Tarjeta de Tiempos y recibirán instrucción de su nueva hora de salida; se podrá montar un parque cerrado o espacio provisional en dónde estacionarán la moto para esperar su hora de salida¹².

¹² CCRW, 2011 08.23

RT.36. OTRAS PENALIZACIONES



Maniobras desleales o antideportivas: 15 minutos

No detenerse en un CP o antes de la bandera de STOP: 15 minutos

No respetar el control de velocidad 1 minuto por cada kilómetro de exceso –según la información del GPX o según el cálculo entre distancia y tiempo, más 10 minutos adicionales por cada 10 km de exceso sobre la velocidad máxima permitida.

No cumplir las normas ambientales del ART. RT 43: 30 minutos por episodio, reincidencia: descalificación

RT.37. COBERTURA MÉDICA

La organización deberá contar con un médico al inicio y fin de cada etapa –si fuera posible el contar con una ambulancia equipado para traslado de accidentados o rescate de motos-, si la circunstancias de distancia y del terreno lo exigen se deberá prever un pronto acceso de la ambulancia y médico en tramos intermedios; el equipo médico deberá contar con medios de comunicación con el Director de Carrera; asimismo, deberá contar con material para inmovilización, reanimación cardiovascular y oxígeno.

La organización identificará y alertará a los hospitales más cercanos, sean públicos o privados para poder recibir pilotos accidentados.

RT.38. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD Y SUPERVIVENCIA

Todos los pilotos deberán estar dotados del siguiente equipo de seguridad y supervivencia, el cual será supervisado en cada salida:

- Reserva de agua de 2 litros;
- Botiquín básico;
- Casco SNELL, ECE, JIS (conforme FIM Cross Country Rallies World 2011: 01.67, 69 y 70)
- Protector cervical
- Goggles o antiparras
- Botas
- Guantes
- Protector de tórax
- Rodilleras



Nota: No podrá salir un piloto sin el equipo de seguridad y supervivencia; si un oficial en etapas Especiales o Enlace detecta un piloto sin dicho equipo, el piloto será descalificado.

- Opcional pero recomendable: coderas, chompa, jacket o campera

RT.39. RECLAMOS Y APELACIONES

Únicamente se aceptan reclamaciones hechas por medio de la App Sportity por el piloto o jefe de equipo hasta máximo 30 minutos después de la llegada del piloto. El tipo de reclamaciones que se deben efectuar es para descontar tiempo por ayudar a un piloto accidentado y las protestas contra pilotos o vehículos por actitud antideportiva.

Las protestas contra resultados deberán ser hechas por medio de la App Sportity por el piloto o jefe de equipo hasta máximo 30 minutos después de la publicación oficial de los resultados.

Todas las protestas deben ser específicas por ítem y estar acompañadas de una tasa que establece el Código Disciplinario de Arbitraje de la FIM.

Las protestas serán tratadas por el Jurado Internacional de la prueba; en caso de proceder, el valor será devuelto íntegramente al piloto, de lo contrario no habrá devolución.

No se admiten protestas contra las decisiones de las autoridades de la prueba ni contra los dictámenes del jurado internacional.

Los plazos y montos para los reclamos –y reclamo contra la decisión de la Comisión Disciplinaria- están serán establecidos conforme al Código Disciplinario de la FIM-LA.

RT.40. CLASIFICACIÓN

Solo los pilotos que tengan al menos el 50% del recorrido en kilómetros, validado el número de Waypoints especificados en el Reglamento Particular y haber validado su paso por meta podrán obtener puntuación para la clasificación final.

Las penalizaciones acumuladas se presentarán en horas, minutos y segundos.

La clasificación final se establecerá por los tiempos realizados y acumulados considerando: etapas especiales, más etapas enlaces, más penalizaciones. El piloto que ostente el menor tiempo será proclamado ganador, tanto de la etapa, del evento, de su categoría y del scratch general.

En caso de empate técnico se definirá el ganador por los siguientes criterios: a.- Más etapas ganadas; b.- más segundos lugares; c.- más terceros lugares y de persistir el empate b.- mejores tiempos en la etapa cronometrada más larga en Kms. del evento.



RT.41. AUTORIDADES Y JURISDICCIÓN

Cada evento será supervisado por un Jurado Internacional compuesto por un Presidente y dos miembros en conformidad con las disposiciones del Art. 50.2 del Código Deportivo de la FIM-LA, y 080.2 FIM CCRW (2011)¹³

Si un reporte del Jurado asevera que un evento no se rigió por las reglas de la FIM-LA es posible, según decisión del CRT de infligir una multa de hasta el doble de la cuota de inscripción.

Un representante, poseedor de una licencia FIM-LA/FIM de marcas, elegido por los representantes de las marcas inscritas, será admitido como observador en la primera reunión del Jurado.

Licencias FIM/FIM-LA para oficiales del evento:

Los siguientes oficiales deberán poseer Una licencia FIM/FIM-LA¹⁴;

- Presidente y miembros del Jurado Internacional;
- Los delegados de las FMN concurrentes al evento;
- Director de Carrera;
- El oficial técnico designado por la FMNR;
- El Oficial de Medio Ambiente

El Presidente del Jurado, y un miembro del mismo serán nombrados por la FIM-LA. El tercer Miembro del Jurado y otros oficiales de carrera serán nombrados por la FMNR. Con la aprobación de la FIM-LA.

Solo el Presidente y los dos miembros del Jurado tienen derecho a voto. Las siguientes personas tienen obligación a asistir a las reuniones del Jurado:

- El Director de Carrera;
- El Oficial de Medio Ambiente;
- Cada FMN tiene derecho a nominar un delegado al Jurado;
- Oficial Médico de la prueba

¹³ Nota: La organización local en conjunto con la FNM aportarán otro personal requerido como Secretaría del Jurado Internacional, Comisarios técnicos y otros auxiliares que se requieran.

¹⁴ FIM CCRW (2011) 080.2.2. Para la primera edición y fecha del Campeonato Latinoamericano de Rally 2011, se podrán contar con oficiales de Enduro, mientras se forman oficiales de la especialidad.



Atribuciones del Jurado Internacional: El Jurado Internacional ejerce el control supremo del evento, pero solo en lo que respecta al Reglamento y regulaciones de la FIM-LA, y del R.P., el cual debe ratificar. En consecuencia, los miembros del Jurado sólo son responsables ante la FIM-LA. Ellos son responsables del lado deportivo del evento que se está desarrollando. Cualquier responsabilidad civil y legal recae en el Organizador.

El Jurado Internacional no está autorizado para alterar o complementar los reglamentos, pero puede tomar decisiones en los siguientes casos excepcionales:

El Jurado Internacional es el único órgano autorizado para decidir sobre cualquier protesta que pueda causarse durante el evento, sujeta siempre a la respectiva apelación.

El Jurado Internacional, podrá, por su propia iniciativa o a pedido del Organizador o el Director de Carrera, retrasar la partida de la competencia, finalizar prematuramente o cancelar parcial o totalmente el evento debido a razones de extrema seguridad o cualquier otra razón de fuerza mayor.

El Presidente del Jurado será nombrado por la FIM-LA. Deberá asegurarse de que las decisiones del Jurado Internacional estén acordes con el Código deportivo, con los Reglamentos de la FIM-LA y el Reglamento Particular del Evento. También determinará la duración de las reuniones del Jurado y, si es necesario, convocará a reuniones extraordinarias. El Presidente del Jurado tendrá la potestad de invitar a otras personas a las reuniones si lo considera necesario para el desarrollo del evento.

Atribuciones del Presidente del Jurado: El Presidente convocará a una reunión al inicio del Evento, y durante la misma aprobarán o controlarán los siguientes aspectos:

- Modificaciones, si las hay, en el Reglamento Particular de pilotos después de abierto el lapso de inscripción, verificando que los participantes sean informados en consecuencia.
- Verificar que los pilotos participantes y demás oficiales y personas involucradas en el Evento, sean poseedoras de las respectivas licencias y/o estén capacitadas para ejercer su función.
- Verificar las medidas de seguridad del Evento.
- Cualquier modificación que considere pertinente para mejorar la seguridad de la competencia
- Verificar los permisos otorgados por las autoridades competentes y la póliza de seguro a terceros suministrada por el organizador.
- Al final de cada día de competencia, el Presidente convocará una reunión para oír el reporte del Director de Carrera, el Secretario del Jurado y otros oficiales que considere necesario, y deberá firmar la clasificación oficial del día junto con el Director de Carrera. También deberá firmar la minuta del día anterior si la hay.



Procedimiento en las reuniones de Jurado: Las decisiones del Jurado estarán basadas en mayoría simple. En caso de empate, el Presidente ejercerá su voto para decidir la votación. Todas las decisiones del Jurado deberán ser publicadas lo más pronto posible. Las minutas de Jurado deberán estar firmadas por el Presidente y el Secretario del Jurado. Una copia de las mismas deberá ser enviada dentro de las siguientes 72 horas a la Secretaría Ejecutiva de la FIM-LA. En ellas deberán detallarse todas las penalidades impuestas, las decisiones tomadas sobre las protestas presentadas, detalles de cualquier accidente que ocurra, posibles irregularidades observadas, y la opinión del jurado sobre el éxito de la competencia, al mismo tiempo que cualquier aspecto que considere que deba ser señalado

RT.42. DELEGADO FMN Y REPRESENTANTE DE EQUIPO (TEAM MANAGER)

A cada FMN participante en un evento válido para el Campeonato Latino Americano de Rally y Baja le será permitido designar un Delegado para participar en las reuniones del Jurado, el cual deberá portar una licencia FIM-LA o FIM de Director de Carrera u Oficial Deportivo (Sporting Steward). El Delegado representará a su FMN y sus pilotos. Estará autorizado para:

- Participar como observador en las reuniones de Jurado.
- Recibir documentos, incluidas las minutas del Jurado, durante el evento.
- Plantear sus observaciones al Jurado Internacional para que el mismo esté debidamente enterado.
- Las FMN podrán también nombrar un Team Manager o representante, por cada tres pilotos inscritos.
- El Team Manager será el portavoz de los pilotos y representará sus intereses durante la competencia. No estará autorizado para asistir a las reuniones de Jurado

RT.43. MEDIO AMBIENTE

Conscientes del impacto medioambiental¹⁵ que causan las motos, la organización dispone las siguientes medidas y penalizaciones:

1.- Los decibeles máximos permitidos son 115 (+/-2); de 98 a 100 decibeles se penalizará con un minuto por decibel, de 100 en adelante no se permitirá participar; la organización podrá realizar mediciones previo a cada evento;

2.- Para trabajar mecánicamente una moto siempre se utilizará una alfombra ecológica absorbente; sobre todo para el manejo de fluidos; el piloto que esté manipulando una moto y no posea la alfombra se le penalizará con 30" minutos, y deberá solucionar de manera inmediata el problema;



RT.44. CLÁUSULA FINAL

Todo lo no tratado en el presente Reglamento será tratado y resuelto en el seno de la FIM-LA con apoyo técnico de la CRT.

VERSIÓN DE REGLAMENTO

1-2024

FECHA DE PUBLICACIÓN

7 de marzo de 2024

NOTA DE LA ORGANIZACIÓN:

Nuestro objetivo es llegar a cumplir todos los requisitos exigidos en este reglamento a la organización. Esperamos irlos implementando en el transcurso del tiempo.



www.darien.pro info@darien.pro



DarienRally