



# REGLAMENTO DEPORTIVO



# 2026



[www.darien.pro](http://www.darien.pro) [info@darien.pro](mailto:info@darien.pro)



DarienRally



# REGLAMENTO DEPORTIVO DE RALLY RAID DARIÉN 2026



SI LA INTERPRETACIÓN DE ALGÚN TÉRMINO, ARTÍCULO O PÁRRAFO DEL PRESENTE REGLAMENTO DEL CAMPEONATO RALLY RAID DARIÉN 2026 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.



[www.darien.pro](http://www.darien.pro) [info@darien.pro](mailto:info@darien.pro)



DarienRally



# ÍNDICE

1. ORGANIZACIÓN	8
2. DEFINICIÓN	8
2.1 La modalidad de Rally Cross Country	8
2.2 Componentes de una prueba del Rally Cross Country	8
2.2.1 Etapas	8
2.2.2 Especial	8
2.2.3 Enlace	9
2.2.4 Período de Neutralización	9
3. OFICIALES Y PROCEDIMIENTOS	9
3.1 Director de la Prueba	10
3.2 Equipo de Juzgamiento y cronometristas	10
3.3 Jefe Técnico	10
3.4 Oficial Médico	10
3.5 Oficial de Relación con los Concurrentes	11
4. REGLAMENTO PARTICULAR	11
5. PROCESO Y FORMALIZACIÓN DE INSCRIPCIONES	12
5.1 Procedimiento de Registro	12
5.2 Validez y Firma Electrónica:	12
5.3 Derechos de Inscripción y Publicidad	12
5.4 Publicidad Facultativa (Opcional)	12
5.5 Cuantía de las Tasas	13
6. RÉGIMEN DE SEGUROS Y RESPONSABILIDADES	13
6.1 Seguro Colectivo de Accidentes Personales (AP)	13
6.2 Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE)	13
6.3 Exoneración de Responsabilidad (Waiver)	13
6.4 Pilotos Inscritos	14
7. MOTOS CATEGORIAS Y OTRAS ESPECIFICACIONES	14
7.1 Categorías	14
7.1.1 Darién NOVATOS	14
7.1.2 Darién 300 EXPERTOS	14
7.1.3 Darién 300	14
7.1.4 Darién Heavy	14
7.1.5 Darién Maxitrail	15
7.1.6 Darién PRO	15
7.1.7 Darién UTV	15
7.1.8 Darién ATV	15
7.1.9 Darién 4x4	15





7.1.10 Darién Turismo	15
7.2 Cambio de Motor	15
7.3 Cantidad de Motores	15
7.4 Identificación	15
7.5 Publicidad	16
7.6 Cámaras On Board	16
7.6.1 Autorización y Ubicación	16
7.6.3 Inspección Técnica Obligatoria	16
7.6.4 Prohibición de Salida	17
7.6.5 Responsabilidad	17
8 INSPECCIÓN TÉCNICA Y CONTROL ADMINISTRATIVO	17
8.1 Control administrativo	17
8.2 Inspección Técnica Preliminar	17
8.2.1 Unicidad del Vehículo	17
8.2.2 Identificación y Marcado	17
8.2.3 Prohibición de Intercambio	17
8.3 Inspección Técnica durante el Evento	18
8.3.1 Control de Ruido	18
8.4 Inspección Técnica al final de la prueba	18
8.5 Consumo de Alcohol y Controles	19
8.5.1 Procedimiento de prueba de alcohol	19
8.5.2 Sanciones:	19
9 COMBUSTIBLE	19
9.1 Especificaciones del Combustible	19
9.2 Autonomía Obligatoria	20
9.3 Seguridad en el Reabastecimiento (Refuelling)	20
9.4 Logística de Suministro	20
9.5 Responsabilidad Técnica	20
10 SEDE CENTRAL DEL RALLY	20
11 HOJA DE RUTA Y NAVEGACIÓN	20
11.1 Itinerario Oficial	21
11.2 Puntos de paso (WAYPOINTS)	21
11.2.1 Tipologías de Waypoints:	21
11.2.2 Tabla de Waypoints y Penalizaciones:	22
11.2.3 Recalibración Automática:	23
11.3 Funcionamiento de los GPS	24
11.4 Roadbook o Hoja de Ruta	24
11.5 Desbloqueo de los GPS	25
11.6 Procedimiento de Inspección	25
11.7 Reunión de pilotos	25





11.7.1 Sanción por Inasistencia al Briefing	26
12 RUTA	26
13 ETAPAS	26
13.1 Etapa Maratón	27
13.1.1 Definición de Etapa Maratón	27
13.1.2 Para las máquinas de diferentes categorías	27
13.1.3 Para los competidores	28
14 PRÓLOGO	28
15 TRAMO SELECTIVO O ESPECIAL (SS)	28
15.1 Largada de un tramo Selectivo	29
15.2 Llegada del tramo Selectivo	30
15.3 Zona de Neutralización	30
15.3.1 Procedimiento de Reinicio	30
15.3.2 Responsabilidad y Retrasos	31
15.3.3 Sanciones por Adelanto (Salida Anticipada)	31
15.4 Zona De Transferencia (Enlace Interno)	31
15.5 Interrupción De Un Tramo Selectivo	31
16 ZONA DE CONTROL DE VELOCIDAD	32
16.1 Fórmula de Sanción	32
16.2 Definición de Variables	32
16.2.1 Ejemplo de Aplicación (Ilustrativo):	33
16.3 Inicio de la zona de control	33
16.4 Zona de Control de Velocidad	33
16.5 Fin de la Zona de Control	34
16.6 Zonas De Control De Velocidad Sucesivas Con Diferentes Velocidades	35
17 ORDEN DE LARGADA	36
17.1 General	36
17.2 Prólogo	37
17.3 Primera Etapa	37
17.4 Segunda Etapa Y Etapas Subsiguientes	37
17.5 Última Etapa	37
17.6 Largada Colectiva	37
17.7 Cambio En El Orden De Largada	37
17.8 No Largar O Abandono En El Tramo Selectivo/Etapa	37
17.9 Motocicleta Sin Estar En Condiciones De Largar	38
18 ASISTENCIA, REMOLQUE Y REABASTECIMIENTO	38
18.1 General	38
18.2 Asistencia Autorizada	39
18.2.1 En un tramo Selectivo	39
18.2.2 En Tramo de Ruta	39





18.2.3 En el campamento	39
18.3 Asistencia Prohibida	39
18.4 Combustible/Autonomía	40
18.4.1 Autonomía	40
19 TARJETA DE TIEMPO	40
19.1 Cuando la Tarjeta de Tiempos sea obligatoria	40
20 ZONAS DE CONTROL	41
21 CONTROLES DE TIEMPO	42
21.1 Tiempo Máximo Permitido	43
21.2 Cambio Del Tiempo Máximo Permitido	44
22 CONTROL DE PASO	44
22.1 Hora de Cierre del Control de Paso	45
22.2 Cierre del Control de Paso	45
22.3 Penalizaciones por CPs Faltantes	45
23 REAGRUPAMIENTO	45
24 PENALIZACIONES FIJAS (FP) / PENALIZACIONES DEPORTIVAS (PD)	45
25 PARQUE CERRADO	45
25.1 Principio	46
25.2 Acceso	46
25.3 Reglas	46
26 CAMPAMENTO	47
26.1 Campamento sin Asistencia	47
27 EQUIPO MEDICO	47
27.1 Botiquín de Primeros Auxilios	48
28 EQUIPO DE SUPERVIVENCIA	49
29 EQUIPO DE SEGURIDAD	49
29.1 Equipo de Seguridad Obligatorio para los Rally	49
29.1.1 GPS tipo Simple	49
29.1.2 Sistema de Rastreo	50
29.1.3 Sistema de Alarma de Vehículo a Vehículo	50
29.2 Equipo de Seguridad Opcional	50
29.2.1 Rumbo de Brújula y Velocímetro del GP	50
29.2.2 Brújula Magnética o Electrónica- Modelo Libre	50
29.3 Equipo Prohibido	51
29.3.1 Conexiones Satelitales	51
29.3.2 Datos	51
30 MEDIO AMBIENTE	51
31 CRONOMETRAJE	52
31.1 Instrumentos de Cronometraje	52
32 RETIRO – DESCLASIFICACIÓN	52





<u>33 CIERRE DE CAMINO</u>	<u>52</u>
<u>34 CLASIFICACIÓN</u>	<u>53</u>
<u>34.1 General</u>	<u>53</u>
<u>34.2 Definición de las diferentes clasificaciones</u>	<u>53</u>
<u>34.2.1 Clasificación Parcial del tramo selectivo</u>	<u>53</u>
<u>34.2.2 Clasificación Provisoria de un Tramo Selectivo</u>	<u>54</u>
<u>34.2.3 Clasificación Provisoria de Etapa</u>	<u>54</u>
<u>34.2.4 Clasificación General Provisoria de Prueba</u>	<u>54</u>
<u>34.2.5 Clasificación General Final del Evento</u>	<u>54</u>
<u>34.3 Formato de los Resultados Diarios</u>	<u>54</u>
<u>34.4 Puntuación</u>	<u>55</u>
<u>34.4.1 Incentivo</u>	<u>55</u>
<u>34.4.2 Válidas regulares y válidas con puntaje especial</u>	<u>55</u>
<u>34.5 Aprobación De Los Resultados</u>	<u>56</u>
<u>34.6 Publicación</u>	<u>57</u>
<u>34.7 Resultados del Campeonato</u>	<u>57</u>
<u>34.7.1 Clasificación</u>	<u>57</u>
<u>34.7.2 Desclasificación</u>	<u>57</u>
<u>34.7.3 Empate</u>	<u>58</u>
<u>34.8 Campeonato de navegantes</u>	<u>58</u>
<u>34.9 Campeonato De Equipos</u>	<u>58</u>
<u>34.9.1 Constitución y Nominación</u>	<u>58</u>
<u>34.9.2 Dinámica de Alineación (Transferencias)</u>	<u>58</u>
<u>34.9.3 Sistema de Puntuación</u>	<u>58</u>
<u>34.9.4 Criterio de Desempate</u>	<u>58</u>
<u>34.10 Condiciones Para La Premiación Final Del Campeonato</u>	<u>59</u>
<u>35 PROTESTAS- APELACIONES</u>	<u>59</u>
<u>36 CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS</u>	<u>59</u>
<u>36.1 Obligatoriedad de Asistencia</u>	<u>59</u>
<u>36.2 Sanciones por Inasistencia Injustificada</u>	<u>60</u>
<u>36.3 Pérdida de Premios y Trofeos</u>	<u>60</u>
<u>36.4 Casos de Fuerza Mayor</u>	<u>60</u>
<u>TERMINOLOGÍA Y DEFINICIONES</u>	<u>60</u>
<u>PENALIZACIONES</u>	<u>64</u>





## 1. ORGANIZACIÓN

**DARIÉN**, Aventuras a Motor, es la entidad organizadora del **CAMPEONATO COLOMBIANO DE RALLY RAID DARIÉN**, evento de carácter **no federado**. No obstante, su desarrollo se ajusta a las disposiciones establecidas en el Reglamento Deportivo de la **Federación Internacional de Motociclismo (FIM)**, así como a las directrices, lineamientos y decisiones emitidas por la **Federación Colombiana de Motociclismo (FEDEMOTOS)** y la **Federación Colombiana de Automovilismo Deportivo (FEDECAD)**.

Todos los pilotos, equipos, oficiales y otras partes que participan en el **CAMPEONATO COLOMBIANO DE RALLY RAID DARIÉN** y en las demás pruebas organizadas a nivel regional por **DARIÉN**, asumen, personalmente, en nombre de sus empleados, ayudantes y agentes, cumplir todas las disposiciones vigentes de este reglamento deportivo.

## 2. DEFINICIÓN

La modalidad de Rally Cross Country es una prueba deportiva en terrenos variados, que puede incluir todos o algunos de los siguientes tipos de terrenos: montañas, zonas pedregosas, ríos, cauces secos, zonas pantanosas, senderos de barro, rutas abiertas al público, vegetación natural, pasto alto, bosque, asfalto, arbustos, senderos todo terreno. Su objetivo es medir la habilidad, velocidad y resistencia de los pilotos, así como el desempeño y fiabilidad de los motores y el resto de componentes de los vehículos. 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 electrónicos, 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 Darién deberá tramitar los permisos, reglamentaciones de tránsito y ambientales específicas y requisitos migratorios.

### 2.1 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.

### 2.2 Componentes de una prueba del Rally Cross Country

#### 2.2.1 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.

#### 2.2.2 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 ) son válidos para la clasificación.

### 2.2.3 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 en los libros de ruta o Roadbook con este nombre "(Enlace)" y debe ser cumplido dentro del tiempo previamente determinado por Darién. 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) y la **App Wikiloc** 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. 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 125 km y un máximo de 200 km y **no estarán incluidos dentro del tiempo de la Neutralización.**

### 2.2.4 Período de Neutralización

Tiempo durante el cual a las tripulaciones se les otorga un descanso para hidratación, alimentación y estiramiento de músculos. También se refiere al tiempo en que son detenidas por el control de la competencia debido a circunstancias ajenas a Darién. **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.

## 3. OFICIALES Y PROCEDIMIENTOS

El evento será supervisado por el Jurado compuesto en conformidad con las disposiciones del Código Deportivo de FIM LA. FIM LA y la Organización, designarán oficiales, quienes puedan demostrar enteramente su integridad y capacidad para la posición.





### **3.1 Director de la Prueba**

El Director de la Prueba será el último responsable de la aplicación de los reglamentos durante la gestión del evento, la cual estará bajo el control del Juez de la Prueba, en conformidad con el Código Deportivo de FIM LA. El Director de Prueba es responsable de la conducción y por el eficaz desarrollo del evento. El no puede ser un votante del Jurado. Sus deberes fundamentales son: Garantizar que la pista esté en buenas condiciones; que todos los oficiales estén presentes y listos para llevar a cabo sus obligaciones y que la seguridad y los servicios médicos y de control estén de guardia. Verificar la identidad de los pilotos, la correcta enumeración de las motos y que no exista ninguna dificultad que impida la participación de un piloto en la prueba debido a una sanción disciplinaria o por alguna otra razón técnica o administrativa. Posponer el comienzo de la prueba por algún caso urgente de seguridad, o por cualquier otro caso de fuerza mayor, o proceder con el mejoramiento de las condiciones de la prueba, detener una prueba de forma permanente, o cancelar parte de la prueba o el evento completo. Impedir la largada a un piloto o a una moto u ordenar su retiro de la prueba, si el Director de Prueba considera dicha acción necesaria por razones de seguridad. Garantizar que los Reglamentos sean respetados, puede indicar infracciones y proponer penas al Jurado. Ordenar la eliminación de la pista, etapa o alrededores y de cualquier persona que se rehúse a obedecer las órdenes de un Oficial. Notificar al Jurado, todas las decisiones tomadas o para ser tomadas y sobre cualquier protesta dirigida a él. Recopilar los reportes de los cronometristas y otros oficiales ejecutivos y toda la información necesaria para presentar su reporte al Jurado y tener los resultados provisionales de la prueba aprobada.

### **3.2 Equipo de Juzgamiento y cronometristas**

El equipo de juzgamiento es el encargado de los resultados de la prueba.

Debe presentar los resultados oficiales según los Reglamentos

Deben entregar una copia al Presidente del Jurado.

El Cronometrista designado, debe estar calificado para usar el sistema de cronometraje de la prueba

### **3.3 Jefe Técnico**

El Jefe Técnico, debe verificar las máquinas y artículos deportivos conforme a este Reglamento y Reglamentos Particulares.

Éste debe redactar un informe técnico y pasar una copia al Director de la Prueba.

### **3.4 Oficial Médico**





- El Oficial Médico, será responsable de todos los aspectos médicos y en particular deberá: Garantizar que el Código Médico sea respetado.
- Examinar todos los servicios médicos/paramédicos, antes del comienzo de la prueba y con regularidad, durante la prueba.
- Garantizar que todos los servicios médicos/ paramédicos y el personal estén en sus respectivos lugares y preparados para su función.
- Brindar información y recomendaciones sobre pilotos heridos y todos los aspectos de la prueba, que puedan tener potenciales consecuencias médicas.

### 3.5 Oficial de Relación con los Concurrentes

Los Oficiales de relación con los concurrentes, deben ser fácilmente identificables y podrá estar presente en:

- Los controles técnicos y administrativos
- La largada y la llegada de la etapa
- Reagrupamientos
- Todas las reuniones del Jurado

La tarea de los oficiales que tratan con los pilotos consiste en: Informar a los pilotos y colaborar constantemente con ellos.

Proporcionar respuestas precisas a todas las personas que planteen dudas

## 4. 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
- Programación completa del evento (en caso de que no se publique independientemente);
- Zonas de radar y criterios de navegación;
- Eventos especiales, prólogos o Super Prime;
- Orden de Largada
- Abastecimientos y lugares de campamento (o Vivac);





Opcionales, en caso de ser necesarios:

- Medios de seguridad de la prueba;
- Costos y operación logística de traslado de equipaje de pilotos;
- Disposiciones especiales locales de transporte.
- 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

## 5. PROCESO Y FORMALIZACIÓN DE INSCRIPCIONES

### 5.1 Procedimiento de Registro

Todas las solicitudes de inscripción deberán tramitarse exclusivamente a través del **Formulario Oficial de Inscripción Digital** dispuesto por el Comité Organizador en su plataforma oficial. Es responsabilidad del solicitante suministrar información veraz y completa relativa a:

- Identificación del Piloto y/o Concurante.
- Estructura del Equipo y Patrocinadores.
- Especificaciones técnicas de la marca y modelo del vehículo (máquina).

### 5.2 Validez y Firma Electrónica:

De acuerdo con los estándares de simplificación administrativa, el envío del formulario electrónico, validado mediante el número de identificación oficial (DNI/Cédula/Pasaporte) del solicitante, constituye una **declaración jurada** de conocimiento del reglamento y se considerará legalmente como una firma vinculante.

### 5.3 Derechos de Inscripción y Publicidad

Para que una inscripción sea considerada válida y otorgue derecho a la participación en la prueba, el pago de los derechos correspondientes deberá haberse efectuado en su totalidad antes del cierre de las verificaciones administrativas.

### 5.4 Publicidad Facultativa (Opcional)

Los derechos de inscripción estándar incluyen la aceptación de la publicidad oficial de la organización.

- De acuerdo con las normativas FIM, aquellos pilotos que deseen ejercer su derecho a **rechazar la publicidad de los patrocinadores de la organización**, deberán comunicarlo





expresamente y abonar un recargo equivalente al **100% adicional** sobre el valor de la inscripción base.

## 5.5 Cuantía de las Tasas

Los valores exactos de inscripción, plazos y recargos por mora serán debidamente especificados en el **Reglamento Particular (RP)** de la competencia.

## 6. RÉGIMEN DE SEGUROS Y RESPONSABILIDADES

### 6.1 Seguro Colectivo de Accidentes Personales (AP)

El pago de los derechos de inscripción otorga al piloto el beneficio de ser incluido en la **Póliza Colectiva de Accidentes Personales** contratada por la Organización.

- **Cobertura:** Esta póliza ampara al piloto exclusivamente durante el desarrollo de las etapas oficiales y en los trayectos definidos por el *Roadbook*.
- **Límites:** Los montos máximos de cobertura para gastos médicos, incapacidad o muerte serán los estipulados en las condiciones particulares de la póliza, los cuales estarán detallados en el **Reglamento Particular (RP)** de la prueba.
- **Excedentes:** Cualquier gasto médico que supere el límite de la póliza contratada será responsabilidad exclusiva del piloto.

### 6.2 Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE)

Es responsabilidad obligatoria de cada participante (propietario/piloto) que el vehículo cuente con un seguro de **Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE)** vigente durante el evento.

- **Objeto:** Este seguro debe cubrir los daños a terceros, ya sean personas o bienes, que puedan derivarse de la participación del vehículo en la prueba.
- **Declaración de Asunción de Riesgo:** En caso de que el vehículo no cuente con una póliza de RCE específica para competencias, el piloto, por el solo hecho de firmar el formulario de inscripción, declara que **asume de manera personal, total y solidaria todas las indemnizaciones, costos legales y responsabilidades civiles** que surjan de daños causados a terceros, **exonerando de toda responsabilidad a la Organización y a las autoridades del evento.**

### 6.3 Exoneración de Responsabilidad (Waiver)

La Organización no se hace responsable por daños materiales sufridos por los vehículos de los competidores, equipos de asistencia o bienes de terceros, independientemente de la causa. El piloto reconoce que el Rally Raid es una actividad de alto riesgo y participa bajo su propia cuenta y riesgo.





## 6.4 Pilotos Inscritos

Los pilotos deben, obligatoriamente, ser poseedores de:

- Una Licencia de conducir original válida correspondiente al tipo y capacidad de la máquina usada. (no se aceptan fotocopias).
- Todos los participantes se comprometen a mantener a salvo de cualquier responsabilidad a los organizadores y oficiales, los empleados, directivos y agentes, preservando de y contra toda y cada una de las responsabilidades de terceros por cualquier pérdida, daño o lesión o herida, por los cuales él es conjuntamente y separadamente responsable.
- El piloto es responsable del comportamiento de sus mecánicos, asistentes, familiares, o gerentes y cualquier violación de las reglamentaciones será afrontada por el piloto.
- Cuando la máquina (el motor) está en marcha el piloto debe usar su casco.
- Cualquier acción antideportiva, injusta, incorrecta o fraudulenta, afectada por el piloto será juzgada por el Jurado, quien optará por alguna sanción conforme al Código Disciplinario y de Arbitraje de FIM LA.

## 7. MOTOS CATEGORIAS Y OTRAS ESPECIFICACIONES

El campeonato es abierto para Motos, Quads (ATVs), UTVs, Camperos y Camionetas(más adelante conjuntamente referidos como “vehículos”)

### 7.1 Categorías

Las categorías son las siguientes:

#### 7.1.1 Darién NOVATOS

Pilotos que participan por primera vez en el campeonato, sin importar el cilindraje o tipo de la moto.

#### 7.1.2 Darién 300 EXPERTOS

Motos de serie 50-300 cc e Himalayan 450, conducida por pilotos expertos que hayan obtenido podio en alguna válida de Darién. Igualmente serán incluidas en esta categoría las motos de enduro de hasta 250 cc

#### 7.1.3 Darién 300

Motos de serie 50-300 cc e Himalayan 450, conducida por pilotos que no hayan obtenido podio en ninguna válida de Darién.

#### 7.1.4 Darién Heavy

Motos de serie 301cc hasta 800cc





### **7.1.5 Darién Maxitrail**

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

### **7.1.6 Darién PRO**

Motos de cualquier cilindraje de tipo 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.

### **7.1.7 Darién UTV**

SxS Vehículos UTV

### **7.1.8 Darién ATV**

Vehículos ATVs 4x2 o 4x4

### **7.1.9 Darién 4x4**

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

### **7.1.10 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 categoría; de cambiarse no se acumulan los puntos obtenidos en la otra categoría

## **7.2 Cambio de Motor**

Cualquier cambio de motor debe ser indicado al Director de Prueba o al Comisario técnico o Delegado Técnico a más tardar, una hora antes de la salida de la primera moto, so pena de 15' penalización.

## **7.3 Cantidad de Motores**

Los cambios de motor durante el Rally son libres en cantidad, pero una penalización será aplicada como sigue:

1r cambio: 15'

2º cambio: 45'

3r cambio y subsiguientes: 120'

El motor(es) de repuesto, deben tener especificaciones técnicas idénticas y deben ser marcadas por los Comisarios Técnicos, durante la primera inspección técnica, para la utilización durante el evento. La cantidad de motores presentados en la inspección Técnica preliminar, es libre.

## **7.4 Identificación**

El organizador deberá proporcionar, a cada piloto, una serie de números que consta de, uno al





frente (frontal), dos a los costados, llamados porta números. El organizador, también deberá proporcionar una pechera de 26 cm x 30 cm, portando el número de la carrera, el cual deberá estar claramente llevado, en la espalda del piloto. Las medidas y posiciones exactas, de estos portanúmeros, serán explicados en el RP. La pechera no puede ser cortada o modificada. En todos los casos, el borde superior de la pechera posterior debe ser de un máximo de 20 cm desde la nuca del piloto y siempre debe estar visible y no ser ocultada por ninguna otra cosa, como un "Camel Back". Los números serán pegados claramente al frente y en los costados de la parte trasera de la motocicleta. Estos, bajo ninguna circunstancia, taparán el número de inscripción, ni siquiera parcialmente, a lo largo de la duración del Rally.

En cualquier momento, durante el rally, la ausencia o la incorrecta adhesión de los números, resultará, por cada infracción observada, una penalización de tiempo, como se estipula en el RP. Antes de la salida de cada etapa, la simultánea ausencia o incorrecta adhesión de, al menos de dos números de la pechera, inhabilitarán al piloto desde la largada.

Cada tarde, el organizador deberá poder proveerles a los pilotos con números nuevos y pechera pidiéndoselo al Oficial de Relación con los concurrentes.

## 7.5 Publicidad

Los pilotos serán libres de pegar cualquier publicidad en sus motocicletas siempre que ésta

- 1- Esté autorizada por el Reglamento y las leyes del país del recorrido.
2. No transgreda la integridad pública y sus costumbres.
3. No coincidan en aquellas áreas, que son reservadas para los números y el requerimiento del organizador, como es descrito en el RP.

La publicidad obligatoria de los organizadores debe ajustarse a las leyes de las provincias recorridas, así como también a los Reglamentos

## 7.6 Cámaras On Board

### 7.6.1 Autorización y Ubicación

Se autoriza la instalación de cámaras de video y sus respectivos soportes en el vehículo y en el equipamiento del piloto. El uso de cámaras en el casco está permitido, siempre que su instalación no comprometa la integridad estructural del mismo ni interfiera con los mecanismos de seguridad (visera, ventilación o sistema de extracción de emergencia).

### 7.6.2 Requisitos de Seguridad

Todos los dispositivos y soportes deben instalarse de manera que no representen un riesgo físico para el piloto o para otros competidores en caso de impacto o desprendimiento. Queda terminantemente prohibido el uso de soportes artesanales, excesivamente prominentes o que presenten aristas cortantes.

### 7.6.3 Inspección Técnica Obligatoria

La disposición y el método de anclaje de las cámaras serán inspeccionados durante las **Verificaciones Técnicas previas**. El Comisario Técnico Jefe tiene la facultad de exigir la reubicación o el retiro del dispositivo si considera que el anclaje no es lo suficientemente sólido o





si representa un peligro potencial.

#### 7.6.4 Prohibición de Salida

Ningún vehículo o piloto podrá tomar la salida si los dispositivos de captura no están correctamente asegurados. Si un dispositivo se desprende durante la competencia, es responsabilidad del piloto asegurar que no cause un incidente en la pista.

#### 7.6.5 Responsabilidad

La Organización declina toda responsabilidad por daños sufridos en los dispositivos de grabación o lesiones derivadas del uso de estos elementos por parte de los competidores.

### 8 INSPECCIÓN TÉCNICA Y CONTROL ADMINISTRATIVO

#### 8.1 Control administrativo

Previo al inicio del evento, debe ser organizado un control administrativo, para controlar las licencias, licencia de conducir, marca, modelo de la motocicleta y la conformidad de la motocicleta con la categoría, en la que ha sido inscrita.

Durante este control administrativo, diversos equipos de seguridad, mapa, hoja de ruta, número telefónico de emergencia y otro tipo de información será distribuido a los pilotos.

#### 8.2 Inspección Técnica Preliminar

Antes de la salida oficial del evento, todos los vehículos deben someterse a una **inspección técnica obligatoria**. Este control se llevará a cabo estrictamente de acuerdo con los procedimientos, requisitos y horarios establecidos en este Reglamento y/o en el **Reglamento Particular (RP)** de la prueba.

##### 8.2.1 Unicidad del Vehículo

Cada piloto podrá inscribirse y participar con un solo vehículo (motocicleta o quad). No se permitirá el cambio de vehículo una vez finalizadas las verificaciones técnicas y administrativas.

##### 8.2.2 Identificación y Marcado

Durante el Control Técnico, el vehículo será debidamente identificado y se procederá al **marcado o precintado** de los componentes críticos (chasis y, si el RP lo estipula, motor). Es responsabilidad del piloto asegurar que estas marcas permanezcan intactas y visibles durante toda la competencia.

- **Sanción:** La manipulación o ausencia de las marcas de identificación será motivo de descalificación inmediata.

##### 8.2.3 Prohibición de Intercambio

Queda terminantemente prohibido que un piloto utilice el vehículo de otro competidor, así como el intercambio de componentes marcados entre máquinas. La violación de esta norma





resultará en la **exclusión definitiva** de los implicados.

### **8.3 Inspección Técnica durante el Evento**

Los comisarios técnicos pueden controlar, en cualquier momento, la presencia de estas marcas de identificación. La sustitución de elementos originales o incumplimiento de estos reglamentos está estrictamente prohibida. Cualquier acto fraudulento, que sea registrado, en particular la presentación, de una marca de identificación retocada, como intactas, resultará en la desclasificación del piloto, así como de cualquier piloto que ha instigado o asistido la infracción; esto no perjudicará ninguna sanción más severa que pueda ser requerida por el reglamento. Cualquier ofensa a la disposición de las marcas de las partes es considerada como una declaración del hecho.

#### **8.3.1 Control de Ruido**

Para el control de sonido, si durante la prueba, la máquina excede 117dB/A, el piloto será penalizado con 15 minutos (1ª infracción), 60 minutos (2ª infracción), desclasificación del evento (3ª infracción) u (otras penalizaciones adjudicadas como previsto en el Código Disciplinario y de Arbitraje FIM LA).

Para reparaciones, control, etc., las siguientes aplicaciones: Un piloto deseoso de reparar o reemplazar el silenciador de su máquina puede hacerlo al final del día, después del último control horario, a más tardar, 60 minutos antes de su siguiente horario de largada. El piloto puede solicitar tantos controles de sonido como él lo desee, durante los 30 minutos concedidos.

Después de que los 30 minutos han transcurrido, se le exigirá al piloto presentar su máquina para la prueba oficial de control de sonido. Después de 30 minutos, si el nivel de sonido está por encima del estándar requerido, el piloto será penalizado según la regla antes mencionada. Si el silenciador es cambiado durante el día, el piloto debe presentarlo para ser marcado con una pintura o adhesivo diferente, en el siguiente control horario.

Al final del día, una prueba de control de sonido será llevada a cabo durante los 30 minutos concedidos. Si la prueba es aprobada, el silenciador será marcado con la pintura oficial. Si no, el piloto será penalizado según la regla antes mencionada (u otras penalizaciones adjudicadas como previsto en el Código Disciplinario y de Arbitraje FIM LA).

Las entidades competentes u oficiales pueden descalificar una motocicleta, en cualquier momento durante el evento, la interpretación o condición de la cual es considerada, ser o transformarse en una fuente de peligro.

Cualquier negativa de presentar la máquina al control requerido por el Comisario Técnico, será sancionada hasta la desclasificación.

### **8.4 Inspección Técnica al final de la prueba**

Sin ser una obligación, un completo y detallado control, incluyendo el desarme de la motocicleta de los pilotos clasificados en los primeros puestos de cada categoría, así como cualquier otro piloto, puede ser llevado a cabo a criterio del Jurado, actuando en su propia iniciativa o siguiendo





una protesta o sobre el consejo del Director de la Prueba.

## 8.5 Consumo de Alcohol y Controles

El consumo de alcohol está estrictamente prohibido para todos los competidores durante el evento.

- De acuerdo con el Código Médico de la FIM, se considera intoxicación por alcohol (positivo) una concentración de alcohol en el aliento (aire espirado) o en sangre superior a 0.10 g/L.
- Los competidores pueden ser sometidos a pruebas de alcoholemia al azar o dirigidas en cualquier momento durante la competencia, desde el inicio de las verificaciones administrativas hasta la finalización de la ceremonia de premiación.

### 8.5.1 Procedimiento de prueba de alcohol

Para garantizar la validez legal del control, el Rally Darién adoptará el siguiente procedimiento estándar FIM:

1. Dispositivo Homologado: La prueba se realizará mediante un etilómetro (alcoholímetro) debidamente calibrado y certificado.
2. Notificación: El piloto seleccionado será notificado por un oficial médico o comisario y deberá dirigirse inmediatamente al centro de control.
3. Periodo de Espera: Antes de realizar la prueba, el piloto debe esperar 15 minutos sin ingerir alimentos, bebidas ni fumar, para evitar falsos positivos por residuos en la boca.
4. Prueba Inicial: Se realiza una primera medición.
  - Si el resultado es 0.00 g/L - 0.10 g/L: Negativo (Apto).
  - Si el resultado es > 0.10 g/L: Positivo.
5. Prueba de Confirmación: En caso de positivo en la primera prueba, se debe realizar una segunda medición tras un intervalo de 15 minutos.
  - El resultado de esta segunda prueba es definitivo y final.
6. Testigos y Acta: Todo el procedimiento debe ser registrado en un acta firmada por el oficial médico, el piloto y un testigo (si lo hubiere). La negativa a someterse a la prueba se considera equivalente a un resultado positivo.

### 8.5.2 Sanciones:

Un resultado positivo (superior a 0.10 g/L) conlleva la descalificación inmediata (Exclusión) del evento para el piloto, además de las sanciones disciplinarias adicionales que la FIM o la federación nacional puedan imponer (suspensión de licencia).

## 9 COMBUSTIBLE

### 9.1 Especificaciones del Combustible

Se autoriza la **libre elección de carburante** para todos los vehículos participantes. La Organización no impone restricciones técnicas sobre el octanaje o la composición química del combustible, siendo responsabilidad exclusiva del competidor asegurar que el carburante





utilizado sea compatible con las especificaciones técnicas de su motor.

## 9.2 Autonomía Obligatoria

Cada vehículo debe poseer una autonomía mínima de **125 km** en condiciones de carrera (terreno pesado/arena). Es responsabilidad del piloto calcular su consumo y prever el almacenamiento necesario dentro de los depósitos homologados del vehículo para completar las secciones entre puntos de reabastecimiento.

## 9.3 Seguridad en el Reabastecimiento (Refuelling)

Durante cualquier operación de carga de combustible, se deberán observar estrictamente las siguientes normas de seguridad:

- **Motor Apagado:** El motor debe estar completamente detenido.
- **Descenso del Piloto:** En el caso de motocicletas y quads, el piloto debe descender del vehículo.
- **Prohibición de Fumar:** Queda terminantemente prohibido fumar o producir chispas en un radio de 15 metros de la zona de reabastecimiento.

## 9.4 Logística de Suministro

Salvo que el **Reglamento Particular (RP)** indique lo contrario, la logística de transporte y suministro de combustible es responsabilidad de cada equipo o piloto. En caso de que la organización provea un punto de reabastecimiento oficial, los recipientes de transporte deben cumplir con las normas de seguridad internacionales para el transporte de líquidos inflamables.

## 9.5 Responsabilidad Técnica

La Organización no se hace responsable por fallos mecánicos, daños en los motores o pérdida de rendimiento derivados del tipo o calidad de combustible elegido por el competidor.

# 10 SEDE CENTRAL DEL RALLY

La sede Central del Rally (Rally HQ) debe estar completamente en funcionamiento, sin ningún descanso, antes de la largada del primer piloto, hasta que el último competidor está de vuelta en el campamento. Esta debe estar equipada con todos los equipos de transmisión necesarios para la comunicación con los pilotos, vehículos de apoyo, Barredora, largada y llegada de los Tramos Selectivos, C H, CP etc. Debe estar equipada para acomodar al personal a cargo del sistema de rastreo satelital, el coordinador del equipo de búsqueda y rescate, el Director de Prueba, etc.

# 11 HOJA DE RUTA Y NAVEGACIÓN

El recorrido del Rally es secreto hasta que el Libro de Ruta o Roadbook electrónico es distribuido a los pilotos.





## 11.1 Itinerario Oficial

El itinerario oficial (Tramos de enlace y tramos selectivos) es registrado en los GPS(s) suministrados a los pilotos. La validación en orden cronológico de cada punto de localización (WPV, WPM, WPE, WPS, DZ, FZ, CP) confinado en la hoja de ruta, garantiza el respeto de este itinerario por los pilotos. Cada punto será numerado en orden cronológico en el libro de ruta y en el GPS.

Un WPM o WPE (punto geográfico oculto o tapado) es también afectado en DZs y FZs (puntos de inicio y cierre) de la Zona de Control de Velocidad, así como también controles de paso.

El Director de Prueba debe estar en posesión de este itinerario incluyendo todos los puntos del GPS.

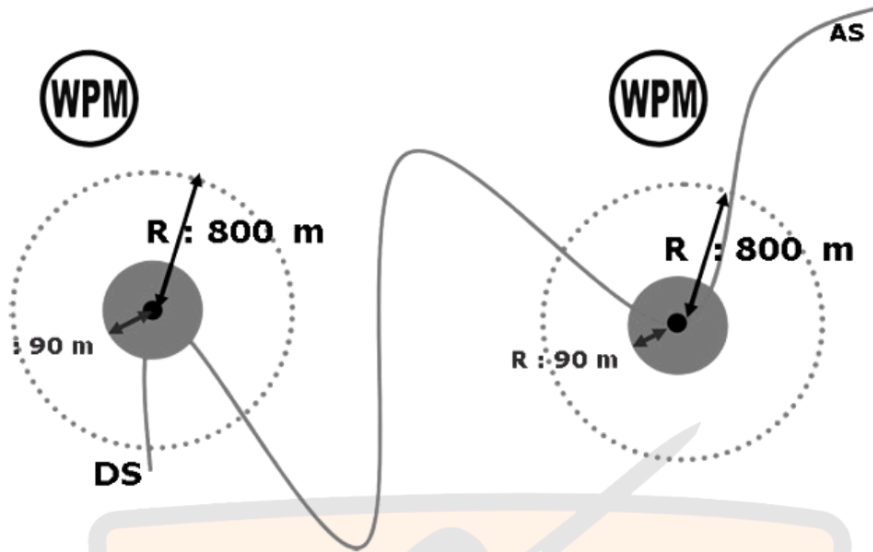
## 11.2 Puntos de paso (WAYPOINTS)

Un Punto de Paso (Waypoint / WP) es un punto geográfico definido por coordenadas de latitud y longitud. El cumplimiento del recorrido se verifica mediante la validación electrónica de estos puntos.

### 11.2.1 Tipologías de Waypoints:

- **a) WPV (Waypoint Visible):** Sus coordenadas figuran explícitamente en el Roadbook. Al dirigirse hacia un WPV, toda la información de navegación se visualiza en la pantalla del GPS.
  - **Radio de validación:** El competidor debe pasar en un radio de **50 metros**.
- **b) WPE (Waypoint Eclipse):** Se vuelve completamente visible en el GPS una vez que el WP anterior ha sido validado o si el competidor entra en un radio de **1000 metros** (en caso de haber omitido el anterior).
  - **Radio de validación:** El competidor debe pasar en un radio de **50** metros.
- **c) WPM (Waypoint Enmascarado / Masked):** Sus coordenadas no se revelan al competidor. El GPS solo guiará al piloto hacia este punto una vez que se encuentre dentro de un radio de **300 a 500 metros**.
  - **Radio de validación:** El competidor debe pasar en un radio de **50 metros**.
  - Ver el siguiente diagrama de referencia:





- **d) WPS (Waypoint de Seguridad):** Utilizado para garantizar la seguridad en zonas críticas. Está indicado en el Roadbook pero sus coordenadas son ocultas. El GPS solo activará la guía al entrar en un radio de **1000 metros**.
  - **Radio de validación:** Dada su importancia, el margen es estricto: **30 metros**.
- **e) WPC (Waypoint de Control):** Permite verificar el respeto absoluto al Roadbook. El GPS no proporciona ninguna información de navegación (flechas), solo muestra el nombre del punto y su orden de paso respecto a los demás. Se utiliza para evitar recortes (shortcuts) en la ruta.
  - **Radio de validación:** El competidor debe pasar en un radio de **20 a 50 metros**.
- **f) WPP (Waypoint de Precisión):** Sirve para verificar con exactitud el seguimiento de la traza en pista. No ofrece información en el NAV-GPS. Su número y orden solo aparecen en la lista de waypoints del Roadbook.
- **g) WPN (Waypoint de Navegación):** Diseñado para dar mayor libertad de navegación en zonas de fuera de pista o dunas. El GPS activa la guía a los **800 metros**.
  - **Radio de validación:** Se establece en **100 metros** para permitir maniobras en terrenos difíciles (arena, piedras, etc.) donde la traza puede variar por el paso de otros vehículos.

Los radios de apertura y validación establecidos en este artículo deben respetarse rigurosamente. No obstante, la Organización se reserva el derecho de redefinir estos valores en el **Reglamento Particular (RP)**, en la **primera página del Roadbook** de cada etapa o mediante una **Nota de Modificación** oficial del día.

### 11.2.2 Tabla de Waypoints y Penalizaciones:

La escala de penalizaciones por cada punto perdido (WPV, WPM, WPE, DZ, FZ, CP) es como sigue y podrá ser modificada en el RP.



Categoría	Waypoint	Radio de Apertura	Radio de Validación	Penalización por WP Omitido
WP de Navegación	WPE	Prev (1000 m)	50 metros	15 minutos
	WPN	800 m	100 metros	60 minutos
	WPM	800 m	50 metros	15 minutos
	WPS	1000 m	30 metros	15 minutos
	WPC	Ninguno	20 a 50 metros	30 minutos
	WPP	100 m	20 metros	30 minutos
	PC	Prev (1000 m)	50 metros	15 minutos
Zona Wp de Salida / Llegada	WPV	Abierto	50 a 200 metros	15 minutos
	DSS	Prev (1000 m)	20 a 50 metros	Penalización de Etapa
	ASS	800 m	50 metros	Penalización de Etapa
	DZ	1000 m (Prev)	50 metros	30 minutos
	FZ	Prev (1000 m)	50 metros	15 minutos
	DN	1000 m (Prev)	50 metros	30 minutos
	FN	Prev (1000 m)	50 metros	15 minutos
	DT	1000 m (Prev)	50 metros	30 minutos
	FT	Prev (1000 m)	50 metros	15 minutos

Para la correcta interpretación de la **Tabla de Waypoints**, se establecen las siguientes definiciones relativas a la activación de la guía en el GPS:

- **Prev (1000 m):** El Waypoint se activará (será visible) inmediatamente después de que el Waypoint anterior haya sido validado. En caso de que el competidor haya omitido el Waypoint anterior, el punto actual se activará únicamente cuando el vehículo se encuentre dentro de un radio de **1000 metros** de sus coordenadas.
- **1000 m (Prev):** El Waypoint se activará al entrar en un radio de **1000 metros** de su ubicación o al validar el Waypoint anterior, tomando siempre la distancia más corta entre ambas condiciones.

### 11.2.3 Recalibración Automática:

Con el fin de garantizar la máxima precisión en el seguimiento del Roadbook, el odómetro del equipo de navegación oficial deberá recalibrarse automáticamente de forma obligatoria al momento de validar cada Waypoint. Esta función asegura que el kilometraje acumulado del competidor coincida con las distancias parciales y totales estipuladas por la Organización para el siguiente tramo.





### 11.3 Funcionamiento de los GPS

Solo los puntos de inicio y llegada de las etapas y de los Tramos selectivos serán dados.

Entre 2 WPM's, el GPS, solo mostrará el rumbo de la brújula y la velocidad.

Una vez que los competidores han ingresado al radio de apertura del WPM, se visualizarán todas las demás funciones del GPS; COG, COG, CTW, DTW.

Para validar el paso, los pilotos deben pasar al menos dentro de los 50 metros del WPM.

Los pilotos deben respetar el orden cronológico de los WPTs de la etapa en consideración. Si este no es el caso, el GPS solamente desplegará el rumbo de la brújula y velocidad. Sin embargo, los pilotos pueden forzar el GPS a reajustar en otro WPT apretando el "W+" o el botón "W-".

### 11.4 Roadbook o Hoja de Ruta

Todos los pilotos recibirán una hoja de ruta, que indicará el itinerario que ha sido reconocido y el que será "abierto" y "rastreado". Solo esta ruta es abierta y validada por el equipo de apertura. Este indicará puntos obligatorios de paso (WPV's, WPM's, WPE's, WPS's, DZ's, FZ's, CP's) que deben ser respetados so pena de penalizaciones.

Entre dos puntos de paso obligatorio, el itinerario de la hoja de ruta no es imperativo pero totalmente recomendable, excepto en zonas agrícolas y forestales o áreas sensibles del medio ambiente.

Los "CAPS" en la hoja de ruta tienen una tolerancia.

En la primera hoja de la hoja de ruta, debe aparecer, la lista completa de símbolo (de acuerdo al modelo al final del Apéndice). La hoja de ruta de cada etapa tendrá en sus primeras páginas, la descripción de la etapa. La lista de símbolos y las descripciones deben estar en dos idiomas, como mínimo, incluyendo el inglés.

Las modificaciones en la hoja de ruta, realizadas por el equipo de apertura del organizador, debe ser firmada por el Director de prueba y puesto en la pizarra oficial, a más tardar en la apertura de la reunión de pilotos (briefing), antes de la etapa correspondiente.

Estas anotaciones completan la hoja de ruta por la adición de alguna información sobre indicaciones y peligro.

Un Tramo Selectivo o Tramo de Ruta, siguiendo un sendero existente, figurará en la hoja de ruta como una línea continua.

Un tramo selectivo o un Tramo de Ruta, corriendo fuera del sendero, figurará en la hoja de ruta como una línea entrecortada.

Los pilotos deben, en todos los casos, adaptar sus maniobras a las condiciones del terreno, que cambiarán frecuentemente. Se debe prestar la máxima atención en todo momento, cualquiera





sea el tipo de ruta (Tramo Selectivo, Tramo de Ruta, fuera de sendero).

### 11.5 Desbloqueo de los GPS

Por razones de seguridad, los pilotos tendrán dos maneras de desbloquear su GPS, usando dos códigos específicos:

1. Código de emergencia' Para el piloto deseoso de retirarse, este código desbloqueará completamente el GPS y le permitirá al piloto introducir nuevos puntos manualmente. El uso de este código será penalizado con 6 horas por cada uso.

2. Código 'WPM' Este código, otorgado por el control de carrera por petición del piloto a través de su sistema de rastreo satelital, permite al GPS funcionar 'normalmente' y desplegar todos los puntos, DTW, CTW, COG, SOG y convertirá el Punto Oculto (WPM) y el CP en Puntos Visibles (WPV).

Todas las utilizaciones de este código resultarán en las siguientes Penalizaciones:

- Desde el 1ª a la 3ª utilización: 3 horas de penalización por utilización.
- Desde la 4ª utilización: 6 horas de penalización por utilización.

### 11.6 Procedimiento de Inspección

A lo largo de la duración del rally, los pilotos son responsables del correcto funcionamiento de sus GPS(s), cargados por los organizadores. Los GPS(s) deben estar encendidos y conectados permanentemente a su alimentación de energía Y antenas a lo largo de la etapa completa. Toda acción causada por los pilotos (pérdida, destrucción, desconexión etc.) que haga imposible la lectura del GPS y/o todo intento de fraude o manipulación observada, resultará en penalizaciones decididas por el Jurado de los Comisarios Deportivos y pueden llegar a la desclasificación.

Se llevarán a cabo controles al final de las Etapas. Los pilotos deben poner sus GPS(s) en la pantalla de Controles, en la llegada al CH. Todos los puntos aparecerán en la página de pantalla, en "claro" o en gris: no validado o validado. La persona que lleva a cabo los controles notará algunas infracciones y éstas serán refrendadas por el piloto. El controlador, entonces, agregará un papel a la tarjeta de tiempo del piloto y enviará una copia a la dirección de la carrera.

En el caso de una protesta, acompañada por el depósito apropiado, el piloto tiene media hora, después de la notificación, para hacer una protesta por escrito al Director de Prueba. Los GPS(s) serán, entonces, desmantelados y sellados por un comisario técnico en presencia del piloto (o su representante) antes de ser examinado por un técnico, quién entregará su reporte al Director de Prueba y al piloto.

### 11.7 Reunión de pilotos

La asistencia a las Reuniones Informativas Generales y Diarias es de carácter **obligatorio** para todo piloto titular o, en casos de fuerza mayor, para un representante del equipo debidamente acreditado. Dicha reunión se conducirá en el idioma oficial establecido en el Reglamento Particular, garantizando su traducción cuando sea necesario; no obstante, la inasistencia no exime a los competidores del cumplimiento de las instrucciones de seguridad o cambios de ruta





impartidos, cuyas actas, modificaciones y resúmenes serán publicados y distribuidos a través de los canales digitales oficiales (Sportity/Email), prevaleciendo siempre el documento escrito sobre la comunicación verbal.

### 11.7.1 Sanción por Inasistencia al Briefing

La asistencia al Briefing es imperativa para la seguridad. La no comparecencia del piloto o de su representante autorizado a la hora programada será sancionada con una **penalización de quince (15) minutos**, la cual se aplicará sobre el tiempo total acumulado en la Clasificación General o en la etapa del día siguiente, según criterio del Jurado de la Prueba.

## 12 RUTA

La ruta está dividida en Etapas que comprende una o varios tramos Selectivos (SS) conectadas por tramos de ruta. A lo largo de la duración de la prueba, los pilotos deben cumplir estrictamente con las normas de tránsito, de los países a través de los cuales cruza la prueba. Cualquier piloto, que no cumpla con estos requisitos será penalizado de la siguiente manera:

- 1ª infracción: una penalización de 30'.
- 2ª infracción: una penalización de 1 hora.
- 3ª infracción: una penalización de hasta desclasificación.

La policía u oficiales, que registren alguna infracción de las normas de tránsito cometida por un piloto, debe informar de ésta, de la misma forma utilizada para otros usuarios de ruta. Si ellos decidieran no detener al piloto en falta, ellos pueden pedir a los organizadores aplicar las penalizaciones, siempre que:

a) La notificación de la infracción llegue al organizador a través canales oficiales y en una nota escrita, antes de la publicación de la clasificación de la etapa durante la cual fue cometida la infracción.

b) Los reportes de las infracciones sean lo suficientemente detallados para garantizar que la identidad del piloto en falta sea establecida sin ninguna duda y que los lugares y horarios de la infracción sean perfectamente correctas.

c) Los reclamos no sean susceptibles a diversas interpretaciones.

## 13 ETAPAS

La distancia en km de las etapas diarias debe ser adaptada a las dificultades del terreno, de tal manera que los pilotos puedan arribar a plena luz del día en condiciones normales de carrera. Las etapas de más de 700 km, incluyendo Tramos de Ruta y Tramos Selectivos, pueden ser parte del evento si se dan las condiciones ideales.

Luego de cada Etapa, es obligatorio un período de descanso de un mínimo de seis horas. Después de diez Etapas o después de que 6000 kilómetros hayan sido completados, es obligatorio un período de descanso de un mínimo de 18 horas. El Director de Prueba puede permitir al piloto, solamente una vez, en un período de diez días, comenzar una nueva Etapa sin





comprobación de las seis horas de descanso, conforme al consejo del doctor del evento. En este caso, el piloto debe presentarse una hora antes de su teórica largada.

## 13.1 Etapa Maratón

### 13.1.1 Definición de Etapa Maratón

- La Etapa Maratón consiste en dos días de competencia. Cada día se considera como una etapa. Cuando sea posible, se recomienda altamente la organización de una Etapa Maratón. La Etapa Maratón no puede, salvo fuerza mayor, incluir la última etapa. Solo se aplicarán penalizaciones del Sector Selectivo en la noche del primer día de la Etapa Maratón. Otras penalizaciones incurridas durante la Etapa Maratón se aplicarán al final de la misma. Durante la noche entre ambos días de competencia, se organizará un **vivac sin asistencia externa** llamado Vivac Maratón. La presencia de los vehículos de los competidores en este vivac es obligatoria. Si no se organiza un Vivac Maratón, los competidores pueden regresar a su vivac o hotel después de dejar sus máquinas en un Parque Cerrado.
- **En ninguna parte del recorrido de la etapa Maratón está permitida la intervención o asistencia por parte del equipo de asistencia o de un particular** ajeno a la carrera (excepto por un montallantas durante el recorrido de la etapa hasta antes de cruzar la meta).
- **Inmediatamente se cruce la meta, los vehículos deben ser ingresados al área de mantenimiento designado por la Organización y de allí no pueden salir bajo ninguna razón** excepto cuando la Organización lo autorice para todos los participantes en un horario establecido y únicamente a un lugar específico, ya sea estación de gasolina o parqueadero seguro.
- **Retirar el vehículo del área de mantenimiento en un horario diferente al establecido genera una penalización igual a la diferencia fijada en el reglamento particular para la etapa Maratón entre cruzar la meta después del tiempo máximo permitido y no cruzar la meta.**

### 13.1.2 Para las máquinas de diferentes categorías

1. Solo se puede realizar una Etapa Maratón durante la duración del evento. Si el evento tiene una duración de más de diez días, se puede organizar una segunda Etapa Maratón (debe ser validada por el Comité del Campeonato).
2. La organización debe proporcionar un área llamada Work Park Maratón, delimitada dentro del vivac y debe estar bajo estricta vigilancia.
3. Solo los Oficiales del evento tienen permitido acceder al Work Park Maratón. No se permitirá el acceso a la prensa.
4. Las llantas de los vehículos en las Categorías motos y ATV podrán ser marcadas por el equipo técnico en la tarde anterior al primer día de la Etapa Maratón. El tiempo y los lugares deben especificarse en el Reglamento Particular (RP). Si un competidor no marca los neumáticos dentro del tiempo establecido en el RP, se aplicará una penalización.





5. Está totalmente prohibido reemplazar las llantas durante los dos días de la Etapa Maratón. En caso de incumplir esta regla, se aplicará una penalización de 6 horas por asistencia prohibida.
6. El intercambio de neumáticos/ruedas entre competidores está prohibido.

### **13.1.3 Para los competidores**

7. Se autoriza a los competidores a trabajar en sus vehículos una vez hayan entrado en el Work Park Maratón. El tiempo de trabajo será definido en el RP. La asistencia entre pilotos solo está permitida entre pilotos que lleguen en competencia al Parque Cerrado.
8. Para todas las categorías, los competidores solo pueden usar las herramientas y materiales que hayan traído consigo o los de otro competidor (cadena, filtro, etc.). Se permite el intercambio de piezas (excepto llantas) entre competidores. Si un competidor permanece más allá de su tiempo asignado, pero por un máximo de 30 minutos, será penalizado con una hora. Más allá de estos treinta minutos, debe abandonar imperativamente el Work Park.
9. Está prohibido que un competidor que haya salido del Work Park Maratón vuelva a ingresar.
10. Los competidores estarán autorizados a ingresar al Work Park Maratón por la mañana, 10 minutos antes de su hora de salida.
11. En el segundo día de la Etapa Maratón, el marcado de los neumáticos/ruedas será verificado por el equipo técnico en el CH Vivac.
12. El Vivac de la Etapa Maratón debe respetar el Código Ambiental de la FIM.
13. Si el vehículo, después de la primera etapa de la Etapa Maratón, no es seguro para reiniciar al día siguiente, el competidor debe repararlo; de lo contrario, no se le permitirá iniciar la segunda etapa de la Etapa Maratón. Entonces, recibirá una penalización de 6 horas.

## **14 PRÓLOGO**

La organización de un prólogo es opcional. De ser organizado, los detalles del mismo serán anunciados en el Reglamento Particular. El Reglamento Particular debe especificar si el reconocimiento del prólogo es permitido y de qué modo.

## **15 TRAMO SELECTIVO O ESPECIAL (SS)**

Los tramos selectivos son corridos en pistas y tramos de ruta abiertos al público. El máximo cuidado es recomendado en relación a otros posibles usuarios. En una Etapa, la longitud acumulativa de los Tramos Selectivos no debe exceder los 600 kilómetros.





Los Tramos selectivos deben ser tales, que todos los pilotos puedan completarlas enteramente durante el día en condiciones normales de carrera.

Está prohibido dar la largada de un tramo Selectivo en la noche.

Al atardecer, si los pilotos están aún conduciendo en el tramo Selectivo, debe ser organizada una vigilancia permanente en la Sede Central del Rally.

En zonas Forestales y agrícolas y áreas susceptibles al medio ambiente y seguridad, definidas por Puntos y Marcadas en la Hoja de Ruta, el itinerario y todas las casillas en la hoja de ruta, deben ser estrictamente respetados. Está particularmente prohibido “cortar” curvas a través de campos, bosques, huertas y pantanos.

Este estricto respeto de la ruta será también aplicado al Prólogo, la que debe estar marcada.

Cualquier incumplimiento de esta regla, será penalizada con 15'.

En todos los demás casos, solo los puntos del GPS, dados por el organizador, son considerados como puntos de paso. La hoja de Ruta es solo una herramienta de navegación. Está prohibido deliberadamente bloquear el paso de motocicletas o impedir su adelantamiento.

Se les prohíbe a los pilotos conducir en la dirección opuesta de los tramos Selectivos, bajo peligro de penalización, que puede resultar en la desclasificación de la prueba.

### **15.1 Largada de un tramo Selectivo**

En la largada del tramo Selectivo, cuando el vehículo llega a una parada en frente de un control de salida, el Cronometrista en servicio introducirá en la tarjeta de tiempo del piloto, el tiempo real de la largada de la motocicleta en cuestión (hora y minuto), luego llamará los últimos 30 segundos, 15 segundos y finalmente cinco segundos de a uno. Después de los últimos cinco segundos, la señal de largada será dada y ésta debe estar inmediatamente seguida por la largada del vehículo.

La permanencia en la línea de largada por más de 30 segundos, luego de la señal de largada, acarreará una penalización de dos minutos.

Cualquier piloto que se rehúse a salir en la largada del Tramo Selectiva, en el tiempo y la posición que se le ha sido asignado, será penalizado, posiblemente con la desclasificación de la prueba.

La largada del tramo Selectivo en el tiempo indicado en la tarjeta de tiempo, puede ser retrasada por el Cronometrista.

Una largada, realizada antes de que el oficial haya dado la señal, será penalizada con un minuto. Esta penalización no descarta sanciones más serias que pueden ser aplicadas por el Jurado, particularmente en el caso de una infracción repetida.

Cuando un piloto no puede presentar su motocicleta con su motor en marcha en la largada del Tramo Selectiva, la penalización será de un minuto por minuto de retraso.





## 15.2 Llegada del tramo Selectivo

La llegada al tramo Selectivo será juzgada en velocidad, con los paneles organizados como sigue:

- a) Panel a cuadros amarillo (zona de Inicio)
- b) Luego de aproximadamente 100 metros, paneles a cuadros rojos (llegada en velocidad)
- c) A la distancia de 150 a 300 metros, 2 paneles rojos (reloj y PARADA)
- d) Finalmente, 100 metros más adelante, último panel beige con 3 travesaños. Una parada voluntaria entre el panel amarillo de advertencia y el panel de PARADA está prohibida, en peligro de penalización que puede resultar en la desclasificación de la prueba.

El tiempo es registrado en la llegada, con un equipo tipo reloj con impresora. La última será duplicada por cronómetros de mano. A la distancia de 150 a 300 metros, después de la llegada, el piloto se detendrá en un control horario, señalado por un reloj rojo y un panel rojo de PARADA. El Cronometrista en servicio, anotará en la tarjeta de tiempo, el tiempo de la llegada (hora, minuto, segundo), el que también será, el tiempo de largada para el siguiente Tramo de Ruta (hora, minuto). Cualquier piloto que no se detenga en el panel de PARADA, para ingresar su tiempo, será penalizado hasta la desclasificación.

Los tiempos de llegada, son registrados sobre la base de segundos.

Si la "Ceremonia Final" es planeada en un sitio diferente al de la llegada real, los detalles del procedimiento concernientes a Control horario etc. deben ser establecidos en el Reglamento Particular.

## 15.3 Zona de Neutralización

Una neutralización se define como el tiempo durante el cual los competidores son detenidos por la Dirección de Carrera bajo condiciones de **Parque Cerrado** (prohibición de asistencia o reparaciones). Este tiempo es idéntico para todos los competidores. Un Tramo Selectivo (Especial) puede dividirse en varias partes, separadas por una o más zonas de neutralización o transferencia.

### 15.3.1 Procedimiento de Reinicio

- No habrá Control de Tiempo físico (con comisarios) al final de la zona de neutralización, salvo excepción.
- Al llegar al final de la neutralización (Punto **FN**) o de la zona de transferencia (Punto **FT**), el competidor debe detenerse y esperar frente a la señal de **Fondo Amarillo** con el símbolo de salida.
- El competidor solo podrá ingresar al radio de validación del Waypoint FN o FT **60 segundos antes** de su hora teórica de salida y avanzar hacia la línea de salida (señal con fondo Rojo).
- Posteriormente, deberá esperar la señal de largada que será dada **electrónicamente por**





el sistema NAV-GPS.

### 15.3.2 Responsabilidad y Retrasos

- El tiempo de neutralización será gestionado autónomamente por el GPS, sin asistencia de oficiales. El competidor es el único responsable de calcular su hora de salida.
- Si un competidor sale tarde de la zona de neutralización, se considerará que ha salido a su hora exacta (el reloj corre y el tiempo perdido cuenta como tiempo de carrera).

### 15.3.3 Sanciones por Adelanto (Salida Anticipada)

Cualquier piloto que no respete el tiempo de neutralización y tome la salida antes de tiempo, recibirá como penalización, en minutos enteros, el doble del tiempo que le falte para cumplir el tiempo de neutralización completo más una penalización deportiva adicional:

- **2ª Infracción:** 2 minutos.
- **3ª Infracción y subsiguientes:** 5 minutos.
- *Nota:* El número de infracciones es acumulativo durante todo el rally. Esta penalización aplica también a la salida de cualquier zona de Transferencia.

## 15.4 Zona De Transferencia (Enlace Interno)

Una transferencia es una sección de carretera o camino con un tiempo límite asignado que conecta dos porciones de un mismo Tramo Selectivo.

- **Cálculo de Salida:** La hora ideal de salida para la siguiente sección del Tramo Selectivo se obtiene sumando la hora de llegada de la sección anterior más el tiempo otorgado para la transferencia.
- **Normativa:** Se aplican las mismas reglas que en los tramos de Enlace (respeto a normas de tránsito). La asistencia está permitida únicamente si la zona de transferencia coincide con la ruta designada para los vehículos de asistencia.
- **Kilometraje:** Si la longitud de las zonas de transferencia supera el **10%** de la longitud total del Tramo Selectivo de la etapa, este kilometraje deberá indicarse en el Reglamento Particular (RP).
- **Gestión:** Al igual que en la neutralización, el tiempo es gestionado por el GPS y el competidor es el único responsable de su hora de salida (ver Art. 15.3).

## 15.5 Interrupción De Un Tramo Selectivo

En caso de que un Tramo Selectivo deba ser interrumpido o detenido definitivamente por cualquier motivo (seguridad, clima, accidente):

- **Asignación de Tiempos:** El Director de Carrera (Clerk of the Course) asignará a cada competidor afectado un tiempo que considere el **más justo posible**.
- **Método de Cálculo:** Para determinar este tiempo, se utilizarán todos los medios tecnológicos disponibles (registros de GPS, tiempos de paso en controles intermedios, sistema de tracking, etc.).
- **Excepción de Responsabilidad:** Ningún competidor que sea responsable o





corresponsable de la detención de la carrera podrá beneficiarse de esta medida de asignación de tiempos (se mantendrá su tiempo real o la penalización correspondiente).

## 16 ZONA DE CONTROL DE VELOCIDAD

En las zonas definidas como Zonas de Control de Velocidad, la velocidad de los pilotos, en los Tramos de Ruta, así como en los Tramos Selectivos, será limitada: el valor de esta limitación será indicada en la hoja de ruta. Además, es responsabilidad de los pilotos adaptar su velocidad a la población local y al tránsito.

Estas zonas serán marcadas en la hoja de ruta por una casilla marcada "DZ" (zona de largada), una casilla "FZ" (zona de llegada) y la velocidad máxima permitida es de 30 KPH, excepto cuando se indique en la hoja de ruta una señal de velocidad diferente para este tramo

La ausencia de las señales indicando la velocidad, no puede ser causa de protesta.

Adelantarse está autorizado, con la condición de que la máxima velocidad autorizada en la zona no sea excedida.

El control de Velocidad será realizado por medio del GPS En una Zona de Control de Velocidad, si el límite de velocidad es excedido, puede aparecer una señal en la pantalla del GPS para indicar el exceso de velocidad y el registro de la misma.

Un área de desaceleración de 90 metros del comienzo de la zona así como un área de aceleración de 90 metros del final de la zona, será permitida.

Una Infracción de Velocidad es realizada cuando el máximo de velocidad es excedido una o varias veces en la misma Zona de Control de Velocidad.

En las zonas limitadas por el Roadbook como de velocidad controlada (poblaciones, zonas de peligro, enlaces), la velocidad máxima será monitoreada continuamente por el sistema GPS.

### 16.1 Fórmula de Sanción

A diferencia de las sanciones fijas, la penalización por exceso de velocidad se calculará automáticamente en función de la ventaja de tiempo obtenida por el infractor. La penalización de tiempo a sumar en la clasificación se registrará por la siguiente fórmula matemática:

Penalización = Tiempo Ganado x Multiplicador x Valor Base

### 16.2 Definición de Variables

1. **Tiempo Ganado (Time Saved):** Es la cantidad de tiempo (en segundos) que el competidor ahorró en el tramo controlado por ir a una velocidad superior a la permitida.
2. **Valor Base de Penalización:** Es una constante de severidad configurada por la Organización.
  - o *Nota:* El valor por defecto será establecido en el **Reglamento Particular (RP)** (Ejemplo estándar: 2 segundos o 10 segundos). Si no se especifica, se asumirá el





valor configurado en el sistema de cronometraje oficial.

3. **Factor Multiplicador:** Coeficiente que aumenta la severidad de la sanción según la magnitud del exceso de velocidad registrado (velocidad promedio de la infracción):

- 0-5 km/h over:	10x
- 6-10 km/h over:	20x
- 11-15 km/h over:	40x
- +16 km/h over:	80x

#### 16.2.1 Ejemplo de Aplicación (Ilustrativo):

Supuesto: Un competidor circula a 55 km/h constante dentro de una zona limitada a 50 km/h durante un lapso de 20 segundos.

- **Valor Base configurado:** 2 segundos.
- **Exceso de velocidad:** 5 km/h (Cae en el rango de multiplicador 10x).
- **Tiempo Ganado real:** 2.01 segundos (calculado por física del GPS).

Cálculo: 2.01s (Ganados) x 10 (Multiplicador) x 2 seg (Base) = 40.2 seg

Resultado: Se añadirán **40 segundos** al tiempo total del piloto en la clasificación de la etapa.

#### 16.3 Inicio de la zona de control

La entrada de la zona de control de velocidad grabada en el GPS, será indicada en la hoja de ruta por una casilla marcada "DZ" y por un waypoint DZ. Para validar la entrada de la Zona "DZ", el piloto debe pasar a menos de 90 metros (de radio alrededor de WP "DZ")

En un radio de 1000 metros de este WP, el GPS de los pilotos se activará (DTW, CTW con flecha) para guiar al piloto al inicio de la zona.

90 metros antes de este punto del GPS, el piloto será informado por su GPS que está alcanzando la Zona de Control de Velocidad (desaceleración).

Los 90 m situados luego del punto del GPS, es considerado como una zona de desaceleración (zona de tolerancia), antes de entrar en la zona de control.

#### 16.4 Zona de Control de Velocidad

La zona de control aparecerá permanentemente en la pantalla del GPS de los pilotos, sugiriendo que, de ninguna manera pueden reclamar, no conocer la entrada o salida de la zona. La velocidad del piloto será limitada a la máxima velocidad permitida entre el punto de entrada y el punto de salida de la zona, a pesar de la ruta tomada entre estos dos puntos.



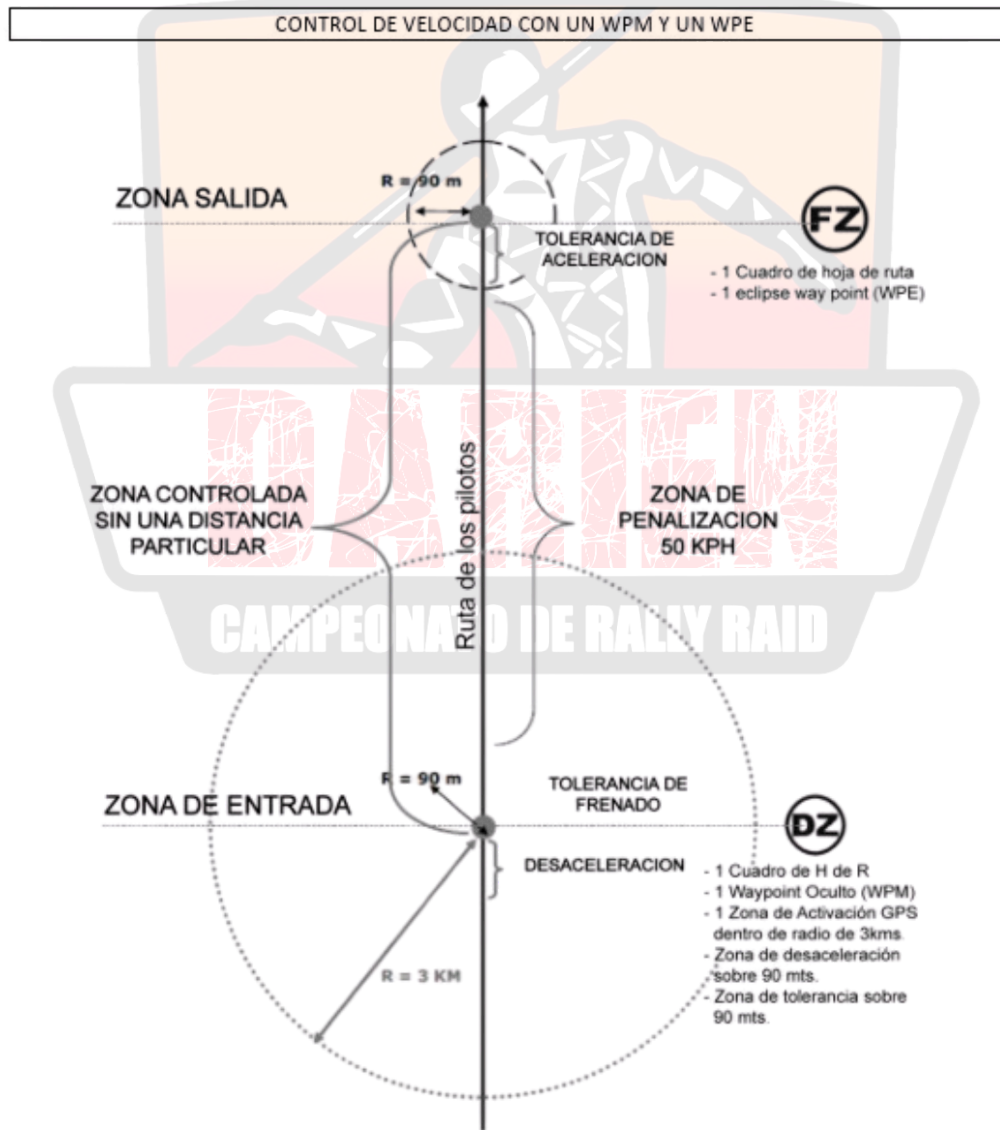
### 16.5 Fin de la Zona de Control

El final de una Zona de Control de Velocidad de GPS, será indicada en la hoja de ruta por una casilla marcada “FZ” y por un punto eclipse (FZ).

Alrededor de este punto habrá una zona de tolerancia de 90 m para evitar cualquier discusión concerniente a la medición de velocidad.

Los pilotos pueden volver a acelerar desde este punto.

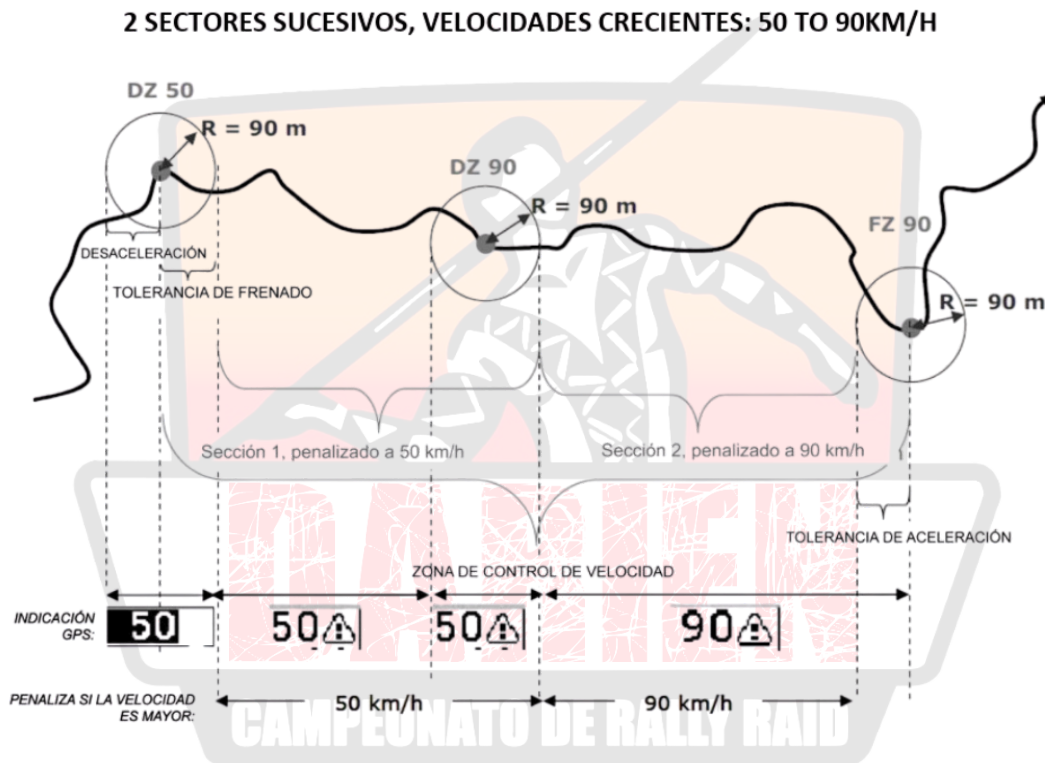
El punto de salida de la zona de control de velocidad es un punto de paso obligatorio. Para validar la salida de la Zona “FZ”, el piloto debe pasar a menos de 90 metros (de radio alrededor de punto WPE “FZ”).



## 16.6 Zonas De Control De Velocidad Sucesivas Con Diferentes Velocidades

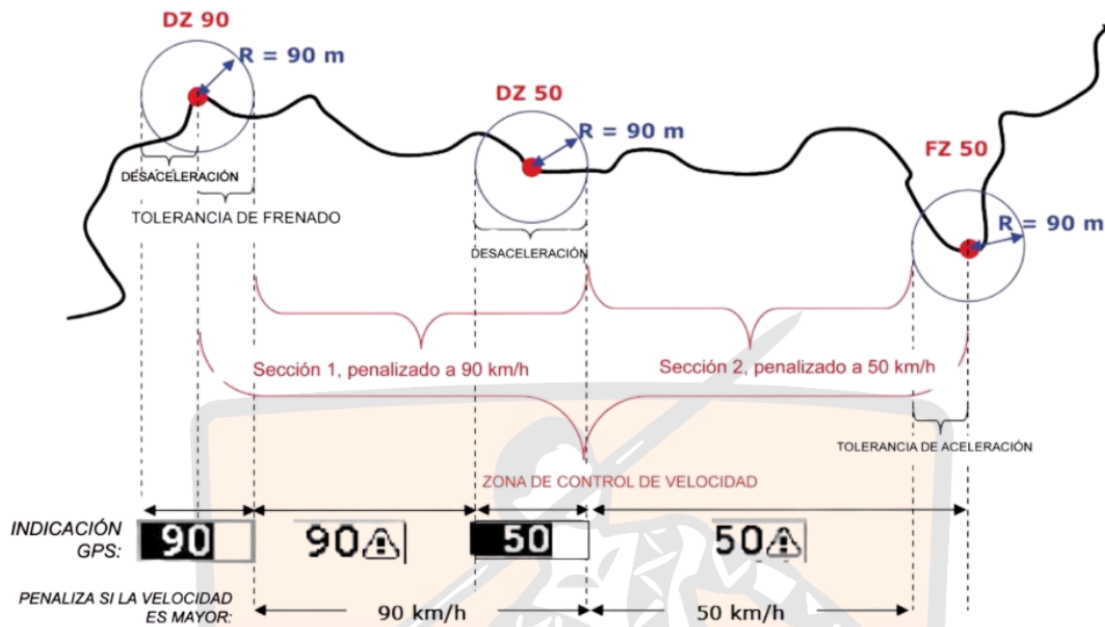
Cuando una zona de control de velocidad está formada por dos áreas sucesivas, con dos velocidades distintas, de diferentes valores, la velocidad máxima dentro de un radio de 90 metros del punto de entrada de la segunda sección siempre será la velocidad más alta de las dos áreas. En el caso de una disminución del límite de velocidad, entrando a los 90 metros de radio de este punto, será el comienzo del área de desaceleración.

En un área formada de 2 zonas sucesivas de control de velocidad, con 2 velocidades máximas de diferente valor, los waypoints intermedios advertirán de la modificación del límite de velocidad.



Si la 2ª zona de control de velocidad tiene un límite de velocidad menor que la 1ª zona, el GPS lo muestra (número blanco en un fondo negro) tan pronto como el competidor entra en los 90 metros alrededor del radio del punto de entrada de la 2ª zona de control de velocidad. Al mismo tiempo, el GPS aún muestra el triángulo de ALARMA de VELOCIDAD.

## 2 SECTORES SUCESIVOS, VELOCIDADES DECRECIENTES: 90 TO 50 KM/H



## 17 ORDEN DE LARGADA

### 17.1 General

En Rally de auto/motocicleta, el tiempo mínimo entre, el tiempo ideal de largada de la última motocicleta y la largada del primer vehículo de 4 ruedas o viceversa, debe ser de 15 minutos.

El piloto, de ninguna manera puede salir, una vez que el primer auto haya largado. Los vehículos de cuatro ruedas denominados SSV, UTV, S1 o S2 o cualquier otro tipo de autos debe largar al menos 15 minutos después de la última motocicleta o 15 minutos antes de la primera motocicleta.

Cualquier retraso en la llegada a la salida del Prólogo, un Tramo selectivo o una Etapa, será penalizado a razón de un minuto por cada minuto de retraso. Pasados los 15 minutos la largada será rechazada.

Para las Etapas con varios tramos Selectivos, la largada del segundo tramo Selectivo, será dada de acuerdo al orden de llegada del tramo Selectivo anterior (manteniendo la diferencia de tiempo). Para este tiempo será sumado el tiempo asignado para el posible Tramo de Ruta y los 5 minutos prescriptos.

En el caso de un reagrupamiento, el orden de largada será aquel de la llegada al control horario. Los primeros diez pilotos largarán uno por uno cada dos minutos. El resto largará (uno por uno o dos por dos) minuto por minuto o 30 segundos por 30 segundos. En caso de problemas de seguridad, el Director de prueba puede modificar el orden de salida.



## **17.2 Prólogo**

El orden y los procedimientos del Prólogo será dejado a la iniciativa de los organizadores y publicado en el Reglamento Particular. No es posible dejar la elección del orden de largada a los pilotos.

## **17.3 Primera Etapa**

El orden de largada de la primera etapa será de acuerdo con el Reglamento particular de la prueba.

## **17.4 Segunda Etapa Y Etapas Subsiguientes**

El orden de largada de la segunda Etapa y Etapas subsiguientes será realizado en el orden de clasificación general del tramo Selectivo o por acumulación de los Tramos Selectivos del día anterior.

Los primeros diez pilotos largarán uno por uno cada dos minutos: el resto largará (uno por uno o dos por dos) minuto a minuto o 30 segundos por 30 segundos.

## **17.5 Última Etapa**

El orden de largada de la última Etapa será a criterio de los organizadores y publicado en el Reglamento Particular. No es posible dejar la elección del orden de largada, a los pilotos.

## **17.6 Largada Colectiva**

Solamente una largada de este tipo, es autorizada por evento. Los procedimientos de esta largada colectiva deben ser publicados en el Reglamento Particular.

## **17.7 Cambio En El Orden De Largada**

Por razones de seguridad, al final de cada Etapa, el Jurado puede reposicionar, a su criterio, a solicitud del piloto al Director de Prueba, los primeros diez pilotos en la clasificación general provisoria, con respecto al orden de largada de la siguiente Etapa.

Bajo ningún concepto, puede tal piloto reposicionado largar frente a un piloto apareciendo entre los primeros diez en la lista de largada de la siguiente Etapa.

El número de reclasificación será permitido a criterio del Jurado. La solicitud debe ser realizada antes de la reunión de pilotos (briefing) diario.

## **17.8 No Largar O Abandono En El Tramo Selectivo/Etapa**

Un piloto no presente en la largada de una Etapa y que no informó la dirección de la carrera de ninguna manera, será desclasificado.





El piloto que no desee largar una Etapa aún debe presentarse y ser representado por alguien en la largada de la Etapa o haber informado al Director de Prueba antes de la largada de la Etapa. En este caso, él recibirá una penalización como se indica:

12 horas + Penalización Deportiva (PD) + Tiempo máximo del Tramo Selectivo + tiempo asignado del tramo de ruta no realizado + el valor de todos los puntos no validados.

El piloto que larga el tramo Selectivo, que valida el primer punto luego de la largada de la misma y entonces deja el tramo Selectivo, recibirá la siguiente penalización:

Tres horas por haber dejado el tramo Selectivo + PD + el máximo de tiempo del tramo Selectivo + el tiempo asignado del Tramo de Ruta no realizado + el valor de todos los waypoints no validados.

En todos los casos, para aparecer en la clasificación final, un piloto deberá tomar la largada del último tramo Selectivo, cruzar la línea de llegada y estacionar su motocicleta/quad en el Parque cerrado antes de la hora de cierre.

### **17.9 Motocicleta Sin Estar En Condiciones De Largar**

Al comienzo de una Etapa o un tramo Selectivo, si el Comisario Técnico/Delegado Técnico nota que una motocicleta está manifiestamente en una condición que es incompatible con el uso normal, ellos deben inmediatamente informar al Director de Prueba, quien puede requerir que su condición sea rectificada. En este caso, el tiempo tomado, en minutos, para realizar el trabajo, será considerado como tantos minutos de retraso registrado sobre el Tramo de Ruta.

Para evitar que el piloto trate de recuperar su tiempo perdido luego del arreglo, a este último le será dado un nuevo tiempo de largada, siempre que el primer auto no haya largado o el CH no esté cerrado.

## **18 ASISTENCIA, REMOLQUE Y REABASTECIMIENTO**

### **18.1 General**

La Asistencia y remolque de un piloto todavía en carrera, puede ser realizado solamente por vehículos/personas oficialmente inscriptas en la carrera o en la Categoría de Asistencia. Todos los vehículos de carreras, una vez que han abandonado la carrera y por lo tanto han tachado de negro el porta números y el número de carrera, puede ser considerado como vehículos de asistencia, si es autorizado por la dirección de la carrera. Todas las infracciones del reglamento de Asistencia incurrirán en penalizaciones hasta e inclusive la desclasificación de la carrera.

Un piloto es responsable de su asistencia. El uso de equipo de radio envío-recepción o HF, VHF, BC, receptor de radio y teléfonos pueden ser regulados. Los límites o prohibiciones deben ser especificados en el Reglamento Particular.





## **18.2 Asistencia Autorizada**

### **18.2.1 En un tramo Selectivo**

La Asistencia y Remolque, son autorizados sin penalizaciones, solamente en la tripulación de un auto, moto o camión oficialmente inscripto en y aún en carrera.

El organizador puede especificar, en el Reglamento Particular, áreas específicas de asistencia, marcadas en la Hoja de Ruta. En estos puntos de Asistencia, los vehículos en la categoría de Asistencia y sus tripulaciones pueden trabajar sobre la motocicleta.

Un vehículo en la categoría de asistencia puede trabajar en un tramo Selectivo, solamente luego de la aprobación de la dirección de la carrera y después del cierre del control al final del tramo Selectivo. El piloto que se beneficie de ello, será penalizado 3 horas por remolque y/o asistencia + Penalización Deportiva (PD) + máximo de tiempo del tramo Selectivo + el tiempo asignado del Tramo de Ruta no realizado + el valor de todos los waypoints no validados.

### **18.2.2 En Tramo de Ruta**

El transporte o Remolque de motocicletas en un Tramo de Ruta resultará en una penalización de tres horas a menos que sea excepcionalmente autorizado por el reglamento particular o el Jurado.

### **18.2.3 En el campamento**

Por la tripulación de un auto, una motocicleta o un camión oficialmente inscripta en y aún en carrera, por los vehículos y sus tripulaciones en la categoría de Asistencia, por los mecánicos oficialmente acreditados para viajar en avión, por el Mánager del Equipo.

Luego de haberse registrado en el control horario en el final de la Etapa, los pilotos (o personas inscriptas como Asistencia en el mismo equipo) pueden tomar sus máquinas de carrera fuera del campamento para reabastecimiento, para ir a un hotel o llevar a cabo pruebas técnicas, dentro de un radio de 15 Km del campamento. Para estas pruebas, el sistema de Rastreo Satelital debe estar encendido.

## **18.3 Asistencia Prohibida**

Las siguientes están prohibidas, so pena de penalización hasta e incluyendo la desclasificación:

1. El transporte de piezas y/o efectos personales o asistencia, transporte o remolque por un vehículo y/o una persona aparte de un auto, motocicleta, camión oficialmente inscripto y aún en carrera o como vehículos de categoría de Asistencia y sus tripulaciones.
2. El abastecimiento, bajas o lanzamiento de repuestos de herramientas, efectos personales, combustible a lo largo de los países cruzados por el Rally.
3. Toda Asistencia en una zona cercada, cerrada o custodiada, aún si este lugar es situado dentro del área del campamento. Una carpa no es considerada como un lugar cercado.
4. La presencia de un vehículo de la Categoría de Asistencia en la ruta de un tramo Selectivo.
5. Toda Asistencia Aerotransportada que no esté controlada por los organizadores. La





Asistencia Aerotransportada es considerada como cualquier presencia en una Etapa de un avión teniendo a bordo a cualquier persona con cualquier conexión en absoluto con un competidor.

## **18.4 Combustible/Autonomía**

### **18.4.1 Autonomía**

Cada piloto es responsable de calcular su rango de combustible. En ningún caso los pilotos pueden realizar algún reclamo contra los organizadores si sus máquinas no alcanzan a cubrir la mínima distancia mencionada en el Reglamento Particular, a pesar de la naturaleza del terreno.

Por razones de seguridad un 10% de margen es indispensable.

### **18.4.2 Reabastecimiento durante un tramo Selectivo**

El piloto es el único responsable del reabastecimiento.

El reabastecimiento debe ser realizado con el motor apagado.

El reabastecimiento no se puede hacer dentro de una neutralización.

### **18.4.3 Reabastecimiento en los Tramos de Ruta y en el Campamento**

En los Tramos de Ruta, donde estaciones de servicios pueden suministrar combustible, es responsabilidad de los pilotos llenar a su cargo.

## **19 TARJETA DE TIEMPO**

No habrá Tarjeta de Tiempos, salvo en eventos especiales que así lo requieran.

El registro de tiempos se hará con la App NASA RALLY u otra similar que permita grabar los tiempos en cada punto y sean 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.

### **19.1 Cuando la Tarjeta de Tiempos sea obligatoria**

Este será el procedimiento:

1. En la largada de cada Etapa, los pilotos recibirán una tarjeta de tiempo en la cual están indicados los tiempos asignados para cubrir cada Tramo de Ruta y los tiempos máximos autorizados para cada Tramo Selectivo. Cada tarjeta de tiempo será regresada al





cronometrista en la llegada de cada Etapa y reemplazada por una nueva tarjeta de tiempo, en la largada del siguiente Tramo Selectivo. El piloto será el único responsable por su tarjeta de tiempo.

2. Cualquier corrección o alteración en la tarjeta que no ha sido aprobada por escrito por un controlador, resultará en la desclasificación del evento.
3. La presentación de la tarjeta de tiempo en los diversos controles y la exactitud de las anotaciones al respecto, serán de entera responsabilidad del piloto. Solamente los cronometristas estarán autorizados a ingresar el tiempo en la tarjeta de tiempo, ya sea a mano o con una impresora de tiempo.
4. Los pilotos son requeridos obligatoriamente, so pena de penalización que puede resultar en la desclasificación del evento, ser registrados en pasar todos los puntos mencionados en la tarjeta de tiempo y el orden en el que están enumerados. La ausencia de la visa para cualquier control en absoluto resultará en una penalización fijada, posiblemente la desclasificación del evento como indicado en el Reglamento Particular o la Hoja de Ruta. Estas penalizaciones de tiempo pueden variar de una Etapa a otra. La pérdida de la tarjeta de tiempo resultará en una penalidad de 5 minutos.
5. Un piloto no puede presentar su tarjeta de tiempo en un control sin su motocicleta.

## 20 ZONAS DE CONTROL

Todos los controles deben ser pasados en el orden definido por la Hoja de Ruta. Todos los controles .i.e. controles horarios, largada y llegada de los tramos selectivos, Control de Paso, serán indicados en el GPS con un "WPS" y serán indicados por medio de paneles estandarizados como sigue:

1. A menos que el Director de la prueba decida lo contrario, los puestos de control están en funcionamiento, una hora antes de la hora ideal del paso del primer piloto. Ellos cesarán el funcionamiento una hora después de la hora ideal del último piloto, tenido en cuenta:
  - Su tiempo de largada
  - El tiempo asignado
  - El retraso de la desclasificación de la prueba
  - El tiempo máximo autorizado
2. La largada de la zona de control está indicada por un panel de advertencia con fondo amarillo. A cierta distancia de alrededor 100 m, la posición del punto de control es indicado por un panel con fondo rojo. El final de la zona de control, aproximadamente 100 metros más adelante, es indicado por un panel con fondo beige y tres barras transversales negras.

Los paneles siempre deben ser encontrados a la derecha de la zona de control. El ancho de esta zona no debería exceder 15 m. En las áreas donde diferentes accesos son posibles, es obligatorio delimitar este ancho por una señal oficial doble.

3. Cualquier zona de control, i.e. cualquier zona entre el primer panel amarillo de advertencia y el panel último beige, es considerado como un Parque Cerrado. La duración





en la parada no debe exceder el tiempo por el control de operaciones.

4. Está estrictamente prohibido entrar o dejar el área de control de cualquier dirección distinta de la indicada por el itinerario del Rally o reingresar al control de área una vez que el registro ha tenido lugar en este control, bajo pena de:
  - a) 1ª infracción: 10 min
  - b) 2ª infracción: 1 h
  - c) 3ª infracción y siguiente: 3h

Estas penalizaciones también se le aplican al piloto que reingresa a la zona de control cuando su tarjeta de tiempo ha sido sellada.

5. La hora ideal para registrarse es de exclusiva responsabilidad de los pilotos. La hora oficial es la hora GPS.
6. Se les exige a los pilotos, bajo riesgo de penalización que puede resultar en la desclasificación del evento, seguir las instrucciones del jefe del punto de control.

## 21 CONTROLES DE TIEMPO

En los controles horarios en la largada de una Etapa o del Tramo Selectivo, a los pilotos no se les permite registrarse con anticipación. Cualquier retraso entre el tiempo real y el tiempo ideal será penalizado en base a un minuto por minuto o fracción de minuto. Más de 30 o 60 minutos de retraso, no se le permitirá largar al piloto.

En los controles horarios al final de la Etapa, así como en el Parque Cerrado al final de la prueba, los pilotos tienen permitido registrarse con anticipación, sin penalizaciones. Hasta el cierre de los controles horarios, cualquier retraso entre el tiempo real y el tiempo ideal del registro será penalizado en base a un minuto por minuto o fracción de minuto.

Luego del cierre del control, el registro debe ser realizado en la Sede Central del Rally hasta el Máximo de Tiempo Permitido.

Un piloto puede largar nuevamente a la mañana siguiente si está en conformidad con el Art. 13, 2º párrafo.

En los controles horarios, los oficiales de control en servicio indicarán en la tarjeta de tiempo, el tiempo de presentación que corresponde al preciso momento cuando el piloto presenta la tarjeta de tiempo al controlador. La tarjeta será sellada solamente si el piloto, junto con su motocicleta, está en las inmediaciones inmediatas de la mesa de control.

El procedimiento de registro comienza en el momento en que la motocicleta pasa el panel de señalización de entrada a la zona de control horario.

Entre el panel marcando la entrada de la zona y el punto de control, el piloto no tendrá permitido hacer ninguna parada o adoptar anormalmente una velocidad reducida.





El tiempo ideal de registro es obtenido, sumando el tiempo asignado para cubrir el Tramo de Ruta, al tiempo de largada de este tramo. Este tiempo es indicado en horas y minutos y siempre son expresados de la siguiente manera: 00.01 a 24.00.

El piloto no incurrirá en ninguna penalización por llegar temprano, si el tiempo de entrada de la motocicleta a la zona de control, corresponde al minuto ideal para registrarse.

Cualquier incumplimiento de las reglas arriba mencionadas, para el procedimiento de registro (en particular, la entrada a la zona de control, más de un minuto antes del tiempo efectivo de registro), está sujeto a un reporte escrito al Director de Prueba por el Jefe del punto de control.

En una propuesta del Director de Prueba, el Jurado, puede decidir modificar la solicitud de penalización fijada por exceder el tiempo máximo autorizado en el Tramo Selectivo, definido en el Art 19. Los pilotos serán informados tan pronto como sea posible.

1. Si un Tramo Selectivo cronometrado es seguido por un Tramo de Ruta, el tiempo de registro figurando en la tarjeta de tiempo constituye ambos, el tiempo de llegada al final del Tramo selectivo y el tiempo de largada del Tramo de Ruta nuevo.
2. Cuando un control horario es seguido por la largada un Tramo Selectivo, los dos puntos serán combinados en una sola zona de control, por lo cual los paneles son organizados como sigue:
  - a) Panel amarillo con cronómetro (largada de la zona)
  - b) Luego aproximadamente a 100 m, panel rojo con cronómetro (punto de control horario)
  - c) A la distancia de 50 a 200 metros, panel rojo con bandera (largada del Tramo Selectivo)
  - d) Finalmente, a 100 metros más, panel final beige con tres barras negras transversales)

En el control horario, en la llegada del Tramo de Ruta, el cronometrista ingresará en la tarjeta de tiempo, en primer lugar; el tiempo de registro del piloto y luego; el tiempo sugerido de largada para el Tramo Selectivo.

Él debe respetar un intervalo de cinco minutos entre el tiempo de registro y el tiempo de largada esperado para el Tramo Selectivo.

El cronometrista puede modificar el tiempo de largada. En este caso, el tiempo de largada del Tramo Selectivo prevalece.

## 21.1 Tiempo Máximo Permitido

1. tramo de Ruta Un tiempo prolongado es otorgado para cada Tramo de Ruta, con un tiempo máximo permitido. Cualquier piloto que exceda este objetivo de tiempo incurrirá en una penalización de un minuto por cada minuto tarde, hasta el tiempo máximo permitido. Los pilotos registrados luego de este tiempo máximo incurrirán en



una penalización por el día.

2. Tramo Selectivo Los Tramos selectivos serán corridos en tiempo real, con un tiempo máximo permitido. Los pilotos registrados luego de este máximo de tiempo incurrirán en una penalización fijada por el día.

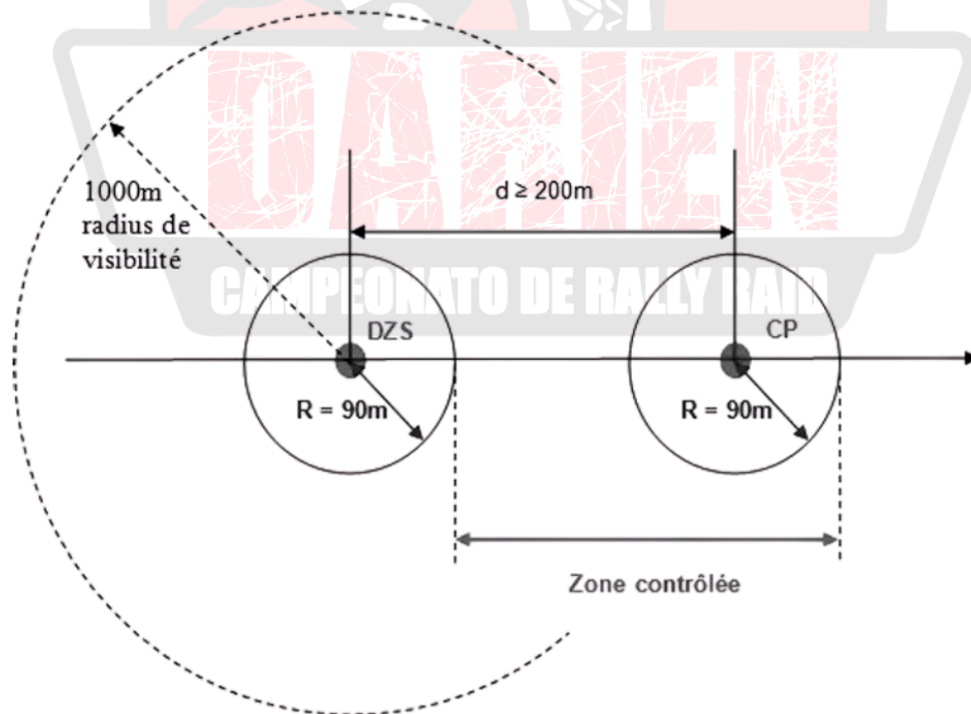
## 21.2 Cambio Del Tiempo Máximo Permitido

Si, al final de la Etapa, la mayoría de los pilotos habiendo largado la Etapa, no han cruzado la línea de llegada del Tramo selectivo del día, el tiempo máximo del día, puede ser modificado por sugerencia del Director de Prueba, a criterio del Jurado.

## 22 CONTROL DE PASO

Para cada Etapa, significantes puntos de paso obligatorio, materialmente localizados e identificables en los mapas otorgados por la organización, serán mencionados en la Hoja de Ruta y representados por dibujos precisos con el símbolo CP. Ver Art. 20 para la señalización de controles. El paso será cronometrado al segundo y registrado en una hoja de paso por la persona a cargo del puesto.

Para seguridad del CP, una zona de velocidad controlada sera instalada a una velocidad de 40 KPH monitoreada por el GPS. La velocidad de control se hara de acuerdo al siguiente diagrama:



Para el caso de un CP virtual o que no esté presente el juez, después de la validación del WP, el vehículo debe detenerse totalmente (detectada por el GPS) con la aparición del signo rojo de STOP en el roadbook electrónico y el cual le indicará cuantos segundos le faltan para continuar. No detenerse completamente durante el tiempo programado dará lugar a una penalización de no



respetar el STOP equivalente a 1 minuto

### **22.1 Hora de Cierre del Control de Paso**

La hora de cierre del control de paso será decidido teniendo en cuenta:

La distancia corrida desde la largada del Tramo concerniente.

El tiempo promedio del Tramo considerado (Selectivo o de Ruta) impuesto por el tiempo máximo permitido, el tiempo individual del último piloto incrementado por 60 minutos.

La hora de cierre será mencionada en la hoja de ruta o aditivo.

### **22.2 Cierre del Control de Paso**

Luego del cierre del control de paso, la validación por el GPS del correspondiente punto (WP) será tenido en cuenta y avalará para el respeto del itinerario oficial por el competidor. En este caso, no habrá penalización por CP faltantes.

### **22.3 Penalizaciones por CPs Faltantes**

Las Penalizaciones son las siguientes:

Faltante de un CP ej: Faltante de WPS: 15'

Faltante de Sello en el CP: 5'

## **23 REAGRUPAMIENTO**

La intención del reagrupamiento es reducir interrupciones relativamente largas entre pilotos presentándose como resultado de los retrasos y/o abandonos.

En su arribo al reagrupamiento, los pilotos pasarán sus tarjetas de tiempo al Cronometrista.

Los pilotos recibirán instrucciones relacionadas al tiempo de partida. Entonces deben inmediatamente conducir sus motocicletas directamente al Parque cerrado.

Por razones de seguridad (tormentas de arena y otras causas), los reagrupamientos con control horario tendrán lugar para efectuar el final del recorrido de la Etapa en caravana. Durante esta caravana, todos los pilotos deben hacer todo el recorrido o desviación.

## **24 PENALIZACIONES FIJAS (FP) / PENALIZACIONES DEPORTIVAS (PD)**

Una penalización fija (PF) es asignada por exceder el tiempo máximo autorizado o por no haber respetado ciertas normas deportivas. Una Penalización deportiva (PD) es asignada para evitar la desclasificación de un competidor (En particular en Artículos 17.8 y Artículo 18.2).





## 25 PARQUE CERRADO

El Parque Cerrado, es un área cercada y vallada, impidiendo el ingreso a personas sin autorización. Sus límites deben ser claramente delimitados y supervisados por un número suficiente de oficiales para garantizar que solo personas autorizadas puedan entrar o tener acceso a las máquinas. Debe tener una entrada y una salida claramente marcada, pero no otras entradas o salidas. Oficiales a cargo de los controles cerrados deben usar un emblema distintivo reconocido por todas las personas concernientes y en particular los pilotos.

### 25.1 Principio

Una motocicleta estará bajo las órdenes del “Parque Cerrado”

- a) Tan pronto como ellos entran a la largada, al reagrupamiento o al Final de la Etapa del Parque, y hasta su partida de ellos, si ellos son suministrados. El Parque Cerrado luego de la Inspección Técnica Preliminar no es obligatorio.
- b) Tan pronto como ellos entran a la zona de control y hasta su partida de ella.
- c) Tan pronto como ellos llegan al final del Rally y hasta el vencimiento del período de protesta. En el caso de una protesta, el sistema del Parque Cerrado permanece hasta la decisión del Jurado concerniente a la protesta.
- d) Durante el transporte, la administración del Parque Cerrado será aplicada. Cualquier incumplimiento de las reglas del “Parque Cerrado” resultará en la desclasificación del evento.

### 25.2 Acceso

El acceso a cualquier Parque Cerrado está prohibido para todos excepto para los miembros del Jurado, ciertos oficiales designados para el servicio y pilotos que deseen estacionar o sacar sus motocicletas.

Los pilotos pueden ingresar y sacar sus motocicletas del Parque Cerrado con el motor encendido.

Luego de estacionar su motocicleta en el Parque Cerrado, el piloto dejará inmediatamente el parque, del cual desde entonces y en adelante no pueda ser ingresado.

Para dejar un Parque Cerrado para la largada, el reagrupamiento o el final de la Etapa, el piloto será autorizado a entrar al Parque diez minutos antes de su tiempo de partida.

### 25.3 Reglas

En el Parque Cerrado, está prohibido para los pilotos, so pena de desclasificación (u otras penalizaciones determinadas como prevé el Código Disciplinario y de Arbitraje del evento:

- El reabastecimiento





- Realizar cualquier tipo de reparaciones
- Tocar la máquina de cualquier otro competidor

Como una excepción de la situación del Parque Cerrado, pero sujeto a la responsabilidad de un oficial, un piloto puede, en el Parque Cerrado, para la largada, el reagrupamiento, el final de una Etapa, cambiar o poner a punto, por sus propios medios, un faro dañado o una luz trasera.

Estas reparaciones deben estar completamente realizadas antes del tiempo de largada.

## **26 CAMPAMENTO**

La zona de campamento será determinada por una zona ficticia, el centro del cual será la estructura del control de la carrera, montada por los Organizadores (o cualquier camión indicado por los Organizadores) y en el cual está instalado una pizarra de nota oficial.

El control de carrera estará en funcionamiento luego del cierre del Control horario para el final de la Etapa.

Cualquier miembro del equipo (inclusive los pilotos) tendrá permitido manejar una máquina fuera del campamento solamente por pruebas técnicas y lejos de la Ruta de cualquier Tramo Selectivo. Al realizar las mismas, el Sistema de Rastreo debe estar conectado y en modo "encendido", so pena de penalización a criterio del Jurado.

Está prohibido circular a velocidades excesivas y/o conducir peligrosamente en el área del campamento, con riesgo de penalización hasta e inclusive la desclasificación de la carrera, decisión que será competencia exclusiva del Jurado.

Está prohibida la presencia de vehiculos dentro del área de abastecimiento de comidas, y puede llevar a una penalización económica.

### **26.1 Campamento sin Asistencia**

En estos campamentos, la Asistencia será autorizada solo entre los competidores aún en carrera. Ninguna asistencia externa está autorizada (por ejemplo: por mecánicos, mánager de equipo, cualquier otra persona) so pena de desclasificación de todas las máquinas asistidas y/o inscriptas por el mismo competidor.

Los proveedores de combustibles tendrán permitido transportar bombas mecánicas y el material necesario para el reabastecimiento de las máquinas de carrera. El transporte de otras partes de las máquinas está estrictamente prohibido so pena de desclasificación de todas las máquinas asistidas y/o inscriptas por el mismo competidor.

## **27 EQUIPO MEDICO**

1. Es obligatorio, la presencia de al menos un helicóptero equipado con una camilla y equipo de resucitación para el Tramo Selectivo de hasta 350 Km, y dos helicópteros para dos Tramos Selectivos próximos que combinados excedan los 350 km, equipados con equipo de evacuación y usado solamente para asistencia médica. En este helicóptero se requiere la presencia del médico para resucitación. Este





helicóptero se sumará al equipo por tierra (un auto médico con doctores). Este debe estar en permanente contacto con el Director de Prueba y la Cede Central del Rally.

2. Un auto médico con un doctor y un paramédico experimentado en la conducción de un vehículo todoterreno y en permanente contacto radial con el Director de Prueba y la Sede Central del Rally, debe ser proporcionado para el Tramo selectivo, en los siguientes puntos:

Largada de una Etapa

Largada de un Tramo Selectivo

Cada 100km

Al final del Tramo Selectivo, y en el campamento

Este equipo médico es destinado solamente para los pilotos en la carrera y constituye el mínimo requerido.

Cada vehículo y helicóptero debe tener al menos el siguiente equipamiento:

- Un Sistema de Rastreo -
- 1 radio VHF
- 1 Teléfono Satelital

### 27.1 Botiquín de Primeros Auxilios

Cada piloto debe proveerse de un botiquín de primeros auxilios compuesto de:

- Agua desinfectante por 40 litros (hidroclorotizada o micropure)
- Gotas para los ojos (Boroclarine, Piroftal o equivalentes)
- Un analgésico (Aspirina, analgésico o equivalentes)
- Dos anti- diarrea (immodium, Ercéfuryl, Biximin o equivalentes)
- Antibiótico (Oraciline, Totapen o equivalentes).
- Ungüento, compresas desinfectantes, dos vendas, escayolas, 5 alfileres de gancho
- Desinfectante de piel (Betadine o equivalente)
- Un filtro solar para piel y labios
- Pastillas de Vitamina C
- Pastillas de sal(sodio) (Enervit, nergisport sodium, o similares)





- Crema Balsámica (Biafine)

## **28 EQUIPO DE SUPERVIVENCIA**

El equipo de supervivencia obligatorio, para los Rally llevados a cabo en lugares desérticos, es el siguiente:

- Un tanque de agua blanda de 3 litros como mínimo cargado por el piloto, o una mochila tipo (camelbak)
- Un suministro de víveres de supervivencia
- Una manta de supervivencia de aluminio (2m x 1m) sirviendo de envoltura isotérmica y como señal solar en tierra.

El funcionamiento apropiado del equipo de supervivencia durante todo el evento es de exclusiva responsabilidad del piloto.

La existencia de este equipo será controlada antes de la partida de cada Etapa.

El incumplimiento en la posesión de parte o todo este equipo resultará en la denegación de la largada.

El piloto tendrá 20 minutos (de acuerdo con el intervalo entre las motocicletas y autos) de acuerdo a las normas, más allá de esta demora, la largada será denegada.

El transporte de combustible realizado en una forma distinta a los tanques de combustible diseñados para este propósito está prohibido. Del mismo modo, el transporte de objetos, piezas, herramientas... propenso a causar heridas a un piloto (mochila, cinturón...) está prohibido. El incumplimiento de estas normas resultará en la denegación de la largada.

## **29 EQUIPO DE SEGURIDAD**

Dependiendo del tipo de Rally, la derogación excepcional de los sistemas descritos a continuación será permitida por FIM LA y deberá ser especificada en el Reglamento Particular del evento.

### **29.1 Equipo de Seguridad Obligatorio para los Rally**

#### **29.1.1 GPS tipo Simple**

El GPS es proporcionado por el organizador y es obligatorio.

Este equipo debe ser montado de acuerdo con las instrucciones suministradas. Es la responsabilidad de los pilotos instalar correctamente los elementos mecánicos y electrónicos necesarios antes del escrutador técnico y con la ayuda del equipo de instalación comprado a los proveedores mencionados en el Reglamento Particular.

El suministro eléctrico debe ser protegido por un fusible de 2 amperes y dar corriente continua y de entre 9 y 30 volts. Los montajes mecánicos deben ser flexibles y deben usar los bloques





silenciosos suministrados.

Este equipo es personalizado, con una serie de números atribuido para el competidor.

Ningún cambio puede ser realizado sin autorización del proveedor del GPS. Cualquier cambio de equipo entre máquinas es prohibido so pena de penalización hasta e inclusive la desclasificación de la carrera.

Todo equipo de navegación de cualquier tipo es controlado, especialmente el GPS. La acción de traer o poseer cualquier sistema no mencionado explícitamente en estos reglamentos está prohibido y resultará en la desclasificación de la carrera e independientemente de la modalidad y tecnología usada para evaluar o estimar la posición de uno.

### **29.1.2 Sistema de Rastreo**

En los Rally con Etapas largas, en medios desérticos, con el riesgo de una conducción lenta, es obligatorio para cada piloto, un sistema completo y seguro de rastreo que incluya todos los métodos conocidos de transmisión (teléfono, mensajes, información).

A lo largo del Rally los pilotos son responsables por el correcto funcionamiento de sus sistemas de rastreos. Este debe estar en funcionamiento y estar permanentemente conectado, con cables eléctricos y la antena conectada a través de la longitud de cada Etapa. Cualquier incidente causado por el piloto (pérdida, destrucción, desconexión etc.) y/o todo intento de naturaleza fraudulenta o manipulación resultará en penalizaciones hasta la desclasificación, decidido por el Jurado.

### **29.1.3 Sistema de Alarma de Vehículo a Vehículo**

Solamente para los Rally mixtos de auto-motocicleta, y con la idea de hacer el adelantamiento más seguro, es obligatorio, un Sistema de Alarma de Vehículo a Vehículo, tipo "Sentinel" (mecanismo que indica a un piloto que se le pueden adelantar).

Este sistema debe funcionar todo el tiempo durante la Etapa: la conexión del equipo es la responsabilidad del piloto. En todos los casos en que el sistema no está funcionando el piloto en cuestión incurrirá en una penalización de una hora.

Los pilotos alcanzados por otro competidor (auto, motocicleta, camión) deben hacerse a un lado y permitir ser pasados. Los infractores reincidentes recibirán penalizaciones hasta la desclasificación de la carrera, que será decidido por el Jurado

## **29.2 Equipo de Seguridad Opcional**

### **29.2.1 Rumbo de Brújula y Velocímetro del GP**

Un solo modelo está autorizado por los organizadores y debe ser conectado al GPS fijado, la conexión de cualquier otro modelo o sistema al GPS está prohibido, especialmente a computadoras o PDAs de cualquier tipo.





### **29.2.2 Brújula Magnética o Electrónica- Modelo Libre**

Es un Indicador del rumbo de Brújula del vehículo, basado en el campo magnético de la tierra. Este equipo puede incluir un sistema interno de compensación electrónica. La lectura de salida puede ser análoga o digital. Este equipo no debe ser conectado a ningún otro equipo que permita el uso de esta información por otro equipo. No está permitida ninguna conexión que pueda posibilitar la entrada o suministro de información digital.

### **29.3 Equipo Prohibido**

Todo equipo de emisión-recepción, HF, VHF, CB o cualquier otro medio de comunicación están prohibidos en la motocicleta.

Por razones de seguridad, está autorizada la presencia de un teléfono satelital y/o teléfono GSM (excepto teléfonos PDAs o GSM que muestre una función o mapa de GPS). Los números deben ser dados a los organizadores durante los controles administrativos. En ningún caso, los teléfonos pueden estar en modo “encendido” durante los Tramos Selectivos. Verificaciones en el sitio serán realizadas.

Durante los Tramos Selectivos, solamente en caso de problemas, los teléfonos pueden ser utilizados, con la máquina apagada para indicar el retiro, un accidente, o un averío. Con anticipación, el piloto tendrá que informar a la sede Central del Rally de su situación a través de su Sistema de Rastreo satelital.

Estos teléfonos pueden ser utilizados, detenidos solamente en Tramos de Ruta.

Toda infracción resultará en penalizaciones hasta e inclusive la desclasificación.

#### **29.3.1 Conexiones Satelitales**

Toda conexión satelital distintas a las de Sistema de Rastreo satelital y balizas de emergencia, provisto por el organizador, u otras conexiones entre un vehículo de carrera y una base exterior u otra máquina, están prohibidos.

#### **29.3.2 Datos**

Está prohibido, todo sistema de transmisión de información, que permite el rastreo y la dirección de la flota de máquinas, cualquiera sea el medio o sistema técnico utilizado, so pena de desclasificación de la carrera, con la excepción del Sistema de Rastreo Satelital y del Sistema de Alarma de vehículo a Vehículo.

## **30 MEDIO AMBIENTE**

El organizador debe distribuir a cada piloto bolsas de basura y proveer un punto de colección de los desperdicios en el campamento, en la largada, en el punto de reabastecimiento, asistencia y en la llegada. Estos puntos deben estar claramente señalados, por ejemplo, con una bandera específica. El colector de aceites también debe ser proporcionado en estos puntos.

Los organizadores son responsables de la limpieza de estos puntos de recolección y de





devolverlos tan limpios como fueron recibidos.

Los pilotos y sus asistencias son responsables de llevar sus desperdicios a los puntos de recolección. Cualquier infracción a esta norma será penalizada con una multa de 200 EUR.

## **31 CRONOMETRAJE**

### **31.1 Instrumentos de Cronometraje**

El cronometraje estará bajo la responsabilidad del Director de Prueba.

Las personas responsables de los cronometrajes deben tener licencia de Cronometristas.

Para llevar a cabo sus funciones, el Cronometrista debe utilizar, de acuerdo con la competencia, el sistema de cronometraje más apropiado.

Un Cronometrista oficiando debe tener a su disposición instrumentos de cronometraje de reserva, para controlar la lectura de los instrumentos utilizados.

Los pilotos deben aceptar cualquier tipo de sistema de cronometraje.

## **32 RETIRO – DESCLASIFICACIÓN**

En caso de retiro, para evitar una búsqueda inútil, y una desviación de los medios reservados para la carrera, es obligatorio que el piloto informe por cualquier medio posible y tan pronto como pueda, a la Sede Central del Rally, indicando su identidad, posición e intenciones.

La Sede Central de Rally, pedirá por información de la posición cuando el piloto está en un lugar inhóspito.

El organizador debe mencionar el número de teléfono de la Sede Central del Rally, en los brazaletes de identificación o en cada hoja de ruta.

El piloto es el único responsable de comunicar su posición, aunque haga cargo a terceros para hacerlo.

El incumplimiento de esta disposición de seguridad resultará, por decisión del Jurad, en una multa de 500 EUR a 3000 EUR deducible, si es necesario, del depósito cuando esto es estipulado por el Reglamento Particular.

Además, el Jurado puede entregar el caso a FIM LA del piloto para aplicar una sanción más alta.

En el caso de un retiro o desclasificación, el piloto tiene que tachar de negro el porta número y el número de la carrera bajo penalización de una multa de 500 EUR y, si es necesario, otras sanciones pronunciadas por el Jurado FIM LA.

## **33 CIERRE DE CAMINO**

Un vehículo de la organización (Barredora) cerrará el camino. Como es imposible garantizar que la Barredora pasará por el lugar exacto donde se ha averiado la máquina, es la responsabilidad





del piloto indicar su posición en la Sede Central de Rally, usando el equipo de seguridad a bordo.

El camión barredor recogerá a los individuos.

Cualquier piloto que se niegue a subir al vehículo, lo hace bajo su propia responsabilidad y debe firmar una solicitud de descargo que será presentado a él por los miembros de la organización dedicado al cierre del camino.

Los pilotos que abandonen sus máquinas antes del paso del camión barredor, lo hacen bajo su entera responsabilidad. El organizador no puede de ninguna manera hacerse responsable en caso de daño o robo.

## **34 CLASIFICACIÓN**

### **34.1 General**

El Director de Prueba carga con la responsabilidad del cronometraje. La compañía de cronometraje elegida por el Organizador tiene la responsabilidad de suministrarle a éste el formato oficial de la clasificación.

Las penalizaciones serán expresadas en horas, minutos y segundos. Los resultados finales se determinarán por la suma obtenida de todos juntos, en los Tramos Selectivos y las penalizaciones (incurridas durante los Tramos de Ruta y otras penalizaciones expresadas en tiempo).

Las penalizaciones de las categorías Navegación, son puntos, no tiempo.

WP - 10 pts

WPE - 5 pts

DZ/FZ - 1 pto cada 10 kms

El competidor que logre el total más bajo es proclamado ganador en la clasificación General, el siguiente siendo el segundo y así sucesivamente. Las clasificaciones por categoría son ascendentes de la misma manera.

En el caso de accidente, el jurado tiene la posibilidad de bonificar un competidor, cuando este competidor se detiene para asistir a otro competidor herido. El jurado debe tener la posibilidad técnica de calcular el tiempo perdido. Esta bonificación de tiempo es a criterio exclusivo del jurado.

En la eventualidad de un empate, el competidor que logre el mejor tiempo para el último Tramo Selectivo será proclamado ganador. Si esto no es suficiente para determinar el ganador, se tendrán en cuenta los tiempos del Tramo Selectivo anterior. Excepto las Etapas donde no han sido corridos Tramos Selectivos, los empates serán determinados de acuerdo con el orden del número de largada. Esta regla puede ser aplicada en cualquier momento durante el Rally.





## **34.2 Definición de las diferentes clasificaciones**

### **34.2.1 Clasificación Parcial del tramo selectivo**

no oficial, distribuida solamente para información (prensa, equipos...)

### **34.2.2 Clasificación Provisoria de un Tramo Selectivo**

Anunciado por el Director de Prueba a las 19:00 el día posterior de la Etapa en cuestión. Se convierte en definitiva, luego del horario límite para las protestas, que termina cuando el primer competidor ha dejado la próxima Etapa seguido éste anuncio.

### **34.2.3 Clasificación Provisoria de Etapa**

Anunciada por el Director de Prueba a las 19:00 el día posterior de la Etapa en cuestión. Se convierte en definitiva luego del horario límite de las protestas, que terminan cuando el primer competidor ha largado la siguiente Etapa seguido este anuncio.

### **34.2.4 Clasificación General Provisoria de Prueba**

Publicado por el Director de prueba a las 19:00 el día posterior de la Etapa en cuestión. Se convierte en definitiva luego del horario límite para las protestas, que termina cuando el primer competidor ha dejado la siguiente Etapa seguido este anuncio.

### **34.2.5 Clasificación General Final del Evento**

Publicado por el Director de Prueba al final del Rally, Se convierte definitivo luego de la hora límite para protestas, que termina 30 minutos luego de la publicación, ha caducado.

## **34.3 Formato de los Resultados Diarios**

Los resultados, preparados por el organizador (conforme con el formato oficial), deben contener la siguiente información.

- Título, Lugar, fecha de la Prueba
- Título de la Etapa/ Tramo Selectivo
- Nombre y Firma del Presidente del Jurado y del Director de Prueba
- Posición, número, Apellido, Primer nombre, Nacionalidad, Motocicleta
- Total de tiempo realizado y promedio de intervalo
- Campeonato Colombiano de Rally Raid Motos.
- Campeonato Colombiano de Rally Raid Quadriciclos.
- Campeonato Colombiano de Rally Raid UTV.





- Campeonato Colombiano de Rally Raid Navegantes UTV.

## 34.4 Puntuación

### 34.4.1 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.

Si hay prólogo, también se otorgará 1 punto a todos los pilotos que **hagan el recorrido completo**.

### 34.4.2 Válidas regulares y válidas con puntaje especial

Se considera una Válida Regular aquella que tenga una duración de dos días y que conste dos especiales, puede o no incluir un prólogo.

**El GRRAN** tendrá doble puntuación de la válida regular.

Válidas con más de dos días de especiales otorgan un 50% extra de puntaje.

La última válida del campeonato tendrá una bonificación del 30% del puntaje regular con el objetivo de animar a todos los participantes a que luchen por el podio final.

Los puntos a repartir en cada categoría por válida regular 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, la omisión de Waypoints y otras penalizaciones detalladas más adelante. 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 o 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 cada prueba del Campeonato Colombiano de Rally Raid, los puntos son premiados, de acuerdo a la escala a continuación, a todos los pilotos clasificados en el Campeonato Colombiano.

- Campeonato Colombiano de Rally Raid Motos.
- Campeonato Colombiano de Rally Raid Quadriciclos
- Campeonato Colombiano de Rally Raid UTV.
- Campeonato Colombiano de Rally Raid Navegantes UTV.

Los resultados preparados por el organizador (conforme con el formato oficial), debe contener la siguiente información:

- Nombre y Firma del Presidente del Jurado
- Posición, número, Apellido, primer Nombre, nacionalidad, FMN, motocicleta
- Puntos obtenidos, total de tiempo realizado y promedio de intervalo
- Pilotos que no han terminado la Prueba





### **34.5 Aprobación De Los Resultados**

Al final de cada Etapa, el Jurado verificará y firmará las clasificaciones Provisorias.

Al final del evento, el Jurado homologará la clasificación final.

Al final del último Evento del Campeonato, el Jurado homologará la clasificación final del Campeonato y se lo proveerá al organizador, para la organización de la Ceremonia de Premiación del Campeonato.

### **34.6 Publicación**

Las diferentes clasificaciones serán publicadas cada noche en el campamento a las 19:00, en la pizarra oficial.

Si, por causa de fuerza mayor, la clasificación no puede ser anunciada a las 19:00, el Jurado puede posponer el límite de protesta para dos días después en la largada del primer piloto.

En un día de descanso, la clasificación de la etapa anterior será anunciada a las 19 hs y será definitiva 30 minutos más tarde.

Al final del Rally, la clasificación será anunciada en la pizarra oficial en el preciso momento especificado en el Reglamento Particular.

La siguiente clasificación, firmada por el Director de Prueba, será publicada:

Total General: (todas las categorías mezcladas)

- Campeonato Colombiano de Rally Raid Motos.
- Campeonato Colombiano de Rally Raid Quadriciclos
- Campeonato Colombiano de Rally Raid UTV.
- Campeonato Colombiano de Rally Raid Navegantes UTV.

### **34.7 Resultados del Campeonato**

#### **34.7.1 Clasificación**

Al final del Campeonato Colombiano de Rally Raid, el piloto que ha obtenido la mayoría de los puntos en su categoría será premiado con el título de Campeón Colombiano del Rally Raid.

#### **34.7.2 Desclasificación**

En el caso de un piloto siendo descalificado de los resultados de una prueba contando





para el Campeonato Colombiano, se le atribuirá al piloto 0 (cero) puntos en la prueba de clasificación. El resultado, por lo tanto, será tenido en cuenta en la clasificación final que está establecida sobre todos los eventos menos uno o dos (dependiendo del número de participaciones)

### 34.7.3 Empate

En el caso de un empate al final de Campeonato Colombiano de Rally Raid, el piloto con la mayoría de las victorias será ubicado primero. Si el empate permanece, el piloto con más segundos lugares será ubicado primero y así sucesivamente hasta que el estancamiento se rompa. Si el empate continúa, el ganador será el piloto que obtiene el mejor lugar en la última prueba.

## 34.8 Campeonato De Navegantes

Los copilotos o navegantes tendrán su propia acumulación de puntaje sin importar con que piloto o vehículo compitan.

## 34.9 Campeonato De Equipos

### 34.9.1 Constitución Y Nominación

Se establece el **Campeonato de Equipos del Rally Darién**, destinado a premiar el desempeño colectivo de las estructuras participantes.

- **Composición:** Cada equipo podrá inscribir un **máximo de tres (3) pilotos** por válida para sumar puntos en este campeonato.
- **Registro:** La conformación del equipo y la designación de sus integrantes deberán formalizarse en el Formulario de Inscripción antes del cierre de las Verificaciones Administrativas de cada evento.

### 34.9.2 Dinámica de Alineación (Transferencias)

La alineación de los equipos no es fija para toda la temporada. Los pilotos tienen la libertad contractual de representar a un equipo diferente en cada válida del campeonato. Sin embargo, una vez iniciada la competencia (salida de la Etapa 1), no se permitirán cambios ni sustituciones de pilotos dentro de la estructura del equipo para ese evento específico.

### 34.9.3 Sistema de Puntuación

La clasificación del Campeonato de Equipos se determinará mediante la **adición simple** de los puntos obtenidos por cada uno de sus miembros nominados en la Clasificación General Oficial de la válida.

- Si un piloto del equipo abandona o es descalificado, aportará cero (0) puntos, pero el equipo sumará los puntos de los miembros restantes.





- **Acumulación:** El puntaje se acumulará a nombre de la **Entidad/Equipo** registrado (ej: "Monster Honda Team", "Darién Rally Team") a lo largo del campeonato anual, independientemente de la rotación de sus pilotos.

#### **34.9.4 Criterio de Desempate**

En caso de empate en puntos entre dos o más equipos al final de una válida o del campeonato, el ganador se decidirá a favor del equipo cuyo mejor piloto haya obtenido la posición más alta en la Clasificación General de la última prueba disputada.

### **34.10 Condiciones Para La Premiación Final Del Campeonato**

Para ser tenido en cuenta en la entrega de trofeos a los ganadores (primero, segundo y tercer puesto) del Campeonato Colombiano de Rally Raid 2026, el piloto o copiloto debe haber participado por lo menos en tres válidas del campeonato.

## **35 PROTESTAS- APELACIONES**

1. Cualquier protesta será presentada conforme al procedimiento del Código Disciplinario y de Arbitraje FIM LA. Esta será presentada por escrito y entregada al Director de la Prueba acompañado por un depósito de garantía actualmente retornada si el reclamo es rechazado. pertinente. Esta suma no será Si la protesta exige el desarme y rearmado de varias partes de una motocicleta, el demandante pagará un depósito adicional de garantía.
2. Cualquier costo, por el trabajo y por el transporte de la motocicleta, será asumido por el demandante, si la protesta no está bien fundamentada. En caso contrario, esta será asumida por el piloto afectado por la protesta.
3. La hora límite de las protestas es hasta 3 horas después de la publicación de la clasificación de la etapa.
4. La fecha límite de las protestas, al final de la prueba, será media hora comenzando desde el momento cuando la clasificación general oficial del Rally Rally Raid, es anunciada.

## **36 CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS**

Una ceremonia de entrega de premios, bajo la responsabilidad del organizador, debe ser llevada a cabo al final de cada Rally. El cronograma y el lugar exacto deben ser mencionados en el Reglamento Particular.

Los primeros tres pilotos ubicados en cada categoría deben recibir un trofeo y algún otro obsequio apropiado, proporcionados por el organizador.

Los organizadores del Evento final del Campeonato Colombiano de Rally Raid, arreglarán la ceremonia para premiar a los primeros tres pilotos en el campeonato general, para cada categoría.





### 36.1 Obligatoriedad de Asistencia

La asistencia a la Ceremonia Oficial de Premiación es de carácter **obligatorio** para todos los pilotos que hayan resultado ganadores de trofeos o distinciones en sus respectivas categorías. Los pilotos deben presentarse con su indumentaria de equipo (o el uniforme oficial del rally) manteniendo una imagen profesional.

### 36.2 Sanciones por Inasistencia Injustificada

La ausencia de un piloto en el podio sin una causa de fuerza mayor debidamente comprobada y aceptada por el **Jurado de la Competencia**, dará lugar a una reasignación de su posición en la clasificación final de la etapa o del evento, bajo los siguientes criterios:

- **Categorías con cuatro (4) o más clasificados:** El piloto ausente será penalizado con el descenso automático a la **cuarta (4ª) posición** de la clasificación oficial. Los pilotos que ocupaban originalmente los puestos inferiores ascenderán un lugar en el escalafón.
- **Categorías con tres (3) o menos clasificados:** El piloto ausente será relegado a la **última posición** de la clasificación oficial de su categoría.

### 36.3 Pérdida de Premios y Trofeos

Además de la penalización deportiva en la clasificación, el piloto ausente perderá cualquier derecho a reclamar trofeos, premios o beneficios otorgados por los patrocinadores de la ceremonia.

### 36.4 Casos de Fuerza Mayor

Únicamente se aceptará la ausencia por motivos de urgencia médica (debidamente certificada por el servicio médico oficial de la prueba) o por una citación oficial de los Comisarios Deportivos que coincida con el horario de la ceremonia

## TERMINOLOGÍA Y DEFINICIONES

Aditivo	Boletín Oficial siendo parte integral del Reglamento Particular de la prueba y tiene la intención de modificarlo, dar más detalles o complementarlo. Los aditivos son numerados, fechados y firmados: -por el organizador, hasta el día de los controles y notificado por FIM LA -por el Jurado FIM LA a lo largo del evento. Los pilotos deben acusar recibo firmando, excepto en caso de imposibilidad material durante el funcionamiento del evento.
Tiempo asignado	Cada Tramo de Ruta debe ser recorrido en el tiempo asignado, que debe ser respetado por todos los pilotos. Cualquier paso del tiempo asignado resultará en una penalización por el minuto.





Campamento	Zona situada entre los Controles horarios al final de una Etapa y la largada de la siguiente, donde todos los pilotos se reagrupan; esta zona está ubicada en la hoja de ruta. En el campamento, la revisión es libre entre los pilotos aún en carrera y con las máquinas y/o gente inscrita en la Categoría de Asistencia.
Reunión de Pilotos (Briefing)	La reunión debe ser llevada a cabo conjuntamente por el Director de Prueba y el organizador o su delegado. La participación de los pilotos es obligatoria. El texto de la reunión concerniente a la seguridad también debe ser publicada en la pizarra oficial.
CP (Control de Paso)	Control de Paso. Una zona donde la tarjeta de tiempo debe ser sellada por los oficiales el cuál es un WPM o un WPE
COG (Cap de superficie)	Información dada por el GPS, indicando el rumbo seguido por el vehículo en movimiento.
CTW (Cap de waypoint)	Información dada por el GPS, indicando el rumbo a seguir hasta el siguiente Waypoint.
Desclasificación	Penalización decidida por el Jurado FIM LA seguida de una importante infracción al Reglamento
DTW (distancia al Waypoint)	Información dada por el GPS, indicando la distancia hasta el siguiente waypoint.
Duración de una Prueba	La prueba comienza con el control administrativo o inspección técnica y finaliza sobre el vencimiento de una de las siguientes fechas límites, cualquiera sea la última: fecha límite para protestas o peticiones Final de los controles administrativos y controles técnicos post-prueba llevados a cabo conforme al Código. Final de la entrega de premios
DZ	El comienzo de la zona de control de velocidad y, cuando es posible, marcado con una señal de referencia precisa y un waypoint en el camino (WPM o WPE). En caso de discrepancia entre los dos, el punto será cubierto.
Tiempo Estimado	El tiempo estimado por el Organizador para cubrir un Tramo Selectivo
Penalización Fija (PF)	Un tiempo de penalización para ser sumado a las penalizaciones ya incurridas por los pilotos en casos precisos y especificados en el Reglamento Particular.
FIN	Federación Nacional de Motociclismo
FMNR	Federación Nacional de Motociclismo Organizadora
FZ	Final de la zona de control de velocidad, marcado por un WPE
GPS	Un "sistema de posición Global" es un sistema que usa satélites para localizar con precisión, longitudes, latitudes en cualquier punto de la tierra.
IJ	Jurado FIM LA
Minutas	Libro de información con páginas numeradas inamovibles, con la hora precisa y la fecha de anotaciones.





Etapa Maratón	Una Etapa con asistencia limitada en el campamento al final del día 1.
Máximo de Tiempo permitido	Tiempo adicional al tiempo asignado realizado en cada Tramo de Ruta y máximo de tiempo otorgado para cada Tramo Selectivo, el que, si es pasado, resultará en la aplicación de una penalización fija. En este momento, el control es considerado cerrado para el piloto en cuestión.
Neutralización	Tiempo durante el cual el piloto es detenido por el Director de Prueba (condiciones del Parque Cerrado). Este tiempo es el mismo para todos los participantes.
Itinerario Oficial	Este es representado por el paso a través de cada waypoint representado en la hoja de ruta (WPV, WPM, WPE, DZ, FZ, CP) para ser seguido obligatoriamente so pena de penalización.
Clasificación General	Clasificación General de todas las Categorías juntas
Parque Cerrado	Zona en la que no son posibles preparaciones o intervenciones, con la excepción de casos expresamente mencionados en el Reglamento particular de la prueba.
Señal de Pulso (IMP)	Siguiendo el funcionamiento permanente de los GPS, una señal de pulso es grabada en el GPS cada 150 mts. aproximadamente y la velocidad es visualizada en la página de velocidad del GPS "SPD"
Control Central del Rally (HQ)	Control Central del rally. Puntos anotados del Rally, coordinados y manejando la carrera.
Tiempo Real	El tiempo usado realmente para el recorrido de un Tramo Selectivo.
Reagrupamiento	Parada proporcionada por el Director de Prueba para permitir el reagrupamiento de los pilotos aún en la prueba y reducir los intervalos (condiciones del Parque Cerrado). El tiempo de parada puede ser diferente dependiendo de los pilotos.
Hoja de Ruta	Cada piloto recibirá una hoja de ruta, tamaño A5, constando de un máximo de 5 líneas horizontales de distancias, dibujos e información, conteniendo notas características y los waypoints obligatorios, que ellos deben respetar so pena de penalización
Tramo de Ruta	Parte de la Ruta, a ser realizada en el tiempo asignado, entre dos sucesivos controles horarios.
Ruta	Esta es definida por la hoja de ruta oficial de la prueba, ratificada por el piloto del vehículo de apertura.
Tramo Selectivo (SS)	Prueba de velocidad verdadera en tiempo real. Los Tramos Selectivos pueden ser corridos sobre un recorrido reservado exclusivamente para los pilotos de la prueba. La largadas de los Tramos Selectivos son precedidas por o hermanadas con el Control horario para las largadas y seguida por un Control de Prueba luego de la llegada.
Infracción de Velocidad (SI)	Cualquier velocidad que exceda la velocidad máxima permitida en una Zona de Control de Velocidad
SOG (velocidad de superficie)	Información proporcionada por el GPS, indicando la velocidad del vehículo en





	movimiento.
Penalización Deportiva	Una penalización de tiempo para ser sumada a penalizaciones ya incurridas por pilotos en casos precisos y especificados en Artículo 80.17.8 el valor de la PD está especificada en el Reglamento Suplementario.
Etapa	Cada parte del Rally separado por un campamento
Prólogo	La organización de un Prólogo es opcional. Si uno es programado para incluir en el evento, los pilotos que deseen pueden tomar parte en ella. Solamente puede ser organizado un Prólogo, la que determinará el orden de salida para la siguiente Etapa. Esta contará para la clasificación de la prueba así como cualquier penalización de ruta relacionada a ésta. Estas sanciones serán tomadas en cuenta para la clasificación general de esa Etapa y aplicadas el mismo día.
CH/CHA	Control horario / Control horario de arribo
Tarjeta de Tiempo	Tarjeta destinada para colocar las marcas de los diferentes CH/CP realizadas sobre el itinerario.
WPE (Waypoint Eclipse)	Un punto de paso obligatorio grabado en el GPS e indicado en la hoja de ruta, las coordenadas del cual no son reveladas a los pilotos. Un punto hacia el cual el GPS indica al piloto una vez que el WP antecediendo éste WPE ha sido validado, cualquiera sea la distancia entre el Waypoint y el WPE. Funciona de la misma manera entre varios WPEs sucesivos.
WPM (Waypoint Oculto)	Un paso obligatorio memorizado en el GPS e indicado en la hoja de ruta, las coordenadas del mismo no son revelado a los pilotos. El GPS indica al piloto hacia este punto, únicamente, una vez él ha llegado dentro de un radio de 3 km de éste.
WPS (Waypoint de Seguridad)	Un punto de pasada obligatorio, donde las coordenadas son entregadas a los pilotos por el libro de Ruta y memorizadas en el GPS. El Waypoint se validará a 90 metros. Hacia un WPS, toda la información disponible es mostrada en la pantalla del GPS. WPS pueden ser utilizados en todas las zonas de control definido en el artículo 80.20
WPT	Waypoint (punto de GPS). Un punto de GPS es un punto geográfico definido por coordenadas de longitud y latitud. Existen varios tipos de puntos de GPS: WPV, WPM, WPE. Cada waypoint anotado en la hoja de ruta es un punto de paso obligatorio.
WPV (Waypoint Visible)	Punto del cual las coordenadas son dadas a los pilotos en la hoja de ruta y memorizadas en el "GPS". Hacia un punto en el camino visible, toda la información disponible es visualizada en la pantalla del "GPS".





## PENALIZACIONES

Resumen de Penalizaciones	Art. Nº	Largada Denegada	Descalificación	Penalización de Tiempo	Penalización Económica	Decisiones Penalizaciones Sanciones del Jurado
Rechazo de Publicidad De los organizadores	Art. 4				100% de la inscripción	
Licencias Inválidas	Art. 6	X				
Acciones fraudulentas Antideportivas, injustas o incorrectas	Art. 6					Sanciones del JI
Motocicleta no Inscripta	Art. 7	X				
Cambios de motores: 1er cambio: 2do cambio: 3er cambio:	Art. 7.3			15' 45' 120'		
Ausencia o incorrecta Adhesión de un Porta número	Art. 7.4			X		Especificado en el RP
Ausencia o incorrecta Adhesión de al menos Dos porta números o n° de la pechera	Art. 7.4	X		X		
Ausencia o falsificación De una marca de identificación	Art. 8.2.1		X			
Ausencia de las marcas De identificación	Art. 8.2.1		X			
Negativa a presentar la Máquina al control Técnico	Art. 8.3					Hasta la Descalificación
Desobediencia al máximo Nivel de sonido durante la Prueba: 1ª Infracción 2ª Infracción 3ª Infracción	Art. 8.3			15' 1 h		Descalificación





Pasar a más de 200 mts. de Un WP dado por el Organizador	Art. 11.2			X		Especificado en el RP
Uso del código liberado De "Emergencia 5555" Del GPS	Art. 11.5			6 horas		
Uso del código liberado "WPM" del GPS 1º al 3º uso: Desde el 4º uso:	Art. 11.5			3 horas 6 horas		Por Uso
Normas de tránsito, no Respetadas, de los países Por los cuales pasa la prueba 1ª Infracción 2ª Infracción 3ª Infracción	Art. 12			30' 1 h		Hasta la desclasificación
Insuficiente período De descanso entre dos Etapas Y una opinión desfavorable Del doctor	Art. 13	X				
Itinerario no Respetado	Art. 15		X	X		Hasta la desclasificación
Itinerario no respetado En áreas delicadas del Tramo Selectivo 1ª Infracción	Art. 15			15'		
Bloqueo deliberado al adelantamiento de una motocicleta	Art. 15					Hasta la Desclasificación
Conduciendo en la dirección Contraria en un Tramo Selectivo	Art. 15		X	X		Hasta la Desclasificación
Permanencia de más de 30" Luego de la señal de largada	Art. 15.1			2'		
Largada anticipada	Art. 15.1			1'		
Piloto presentando su Motocicleta con el motor no encendido	Art. 15.1			1' por mn tarde		
Negativa a comenzar en la Hora y posición otorgadas	Art. 15.1		X	X		Hasta le desclasificación





Parada voluntaria en el área De Llegada de una Tramo Selectivo	Art. 15.2		X			
Exceso de velocidad autorizada Retraso en el tiempo teórico En la partida de la Etapa Hasta 30' Más de 30' o 60'	Art. 16 Art. 17.1		X	1' por min de retraso		Según Art.
Ausencia del sello en la Tarjeta de tiempo	Art. 17.8		X	X		Hasta la desclasificación
Ausencia del sello en un CP	<b>Art. 22.3</b>			X		De acuerdo al Art.
No largada o abandono En un Tramo selectivo/ Etapa	Art. 17.8					De acuerdo al Art.
Asistencia y remolque de Motocicletas en un tramo Selectivo	Art. 18.2		X			
Asistencia y remolque en un Tramo de Ruta	Art. 18.2			3 h		Excepto si es autorizado En el RP
Asistencia prohibida	Art. 18.3					Hasta la desclasificación
Corrección/Alteración de la Tarjeta de Tiempo	Art. 19		X			
Pérdida de la Tarjeta de Tiempo	Art. 19			5'		
Paso en el control sin la Motocicleta	Art. 19		X			
Instrucciones no respetadas Del jefe del punto de control	Art. 20		X	X		Hasta la desclasificación





Incumplimiento de la entrada, salida y la dirección del tránsito en la zona	Art. 20					
1ª Infracción				10'		
2ª Infracción				1h		
3ª Infracción				3 h		
Con retraso o anticipación De horario en el CH luego de una Un Tramo de Ruta(Excepto El arribo de una Etapa, sin Penalización por anticipación De harario)	Art. 21			1' por minuto		
Incumplimiento de las Órdenes del Parque Cerrado	Art. 25		X			
Incumplimiento en la Posesión de parte o todo El equipo de supervivencia						Largada Prohibida
Los primeros 30'	Art. 28			1' por minuto		
Más de 30' o 60'						
No declaración de Abandono	Art. 32				Multa de \$500.000	Solicitud de sanción A la FMN del piloto
Rechazo a tachar el porta						Pedido de sanción
Número luego del abandono / Desclasificación	Art. 32				Multa de \$500.000	A la FMN del piloto

