

Campeonato Latinoamericano de Rally Raid 2025



Apéndices del Campeonato Latinoamericano de Rally Raid 2025

INDICE

Apéndices 080 Campeonato Latinoamericano de Rally Raid	1- 38
Terminología y Definiciones	38 - 41
Resumen de las Penalizaciones	41 - 44
Página Hoja de Ruta.....	45 - 46
Símbolos de Hoja de Ruta	47
080.1 GENERAL.....	4
080.1.1 Campeonato Latinoamericano de Rally Raid	4
080.1.2 Elegibilidad de las Pruebas	5
080.1.3 Derechos Televisivos, Patrocinador Titular y Logo del Campeonato	5
080.2 OFICIALES Y PROCEDIMIENTOS	5
080.2.1 General	6
080.2.2 Oficiales con Licencia FIM LA.....	6
080.2.3 Jurisdicción	6
080.2.4 Jurado	7
080.2.4.1 Minutas de Reuniones del Jurado	7
080.2.5 Presidente del Jurado (Delegado)	7
080.2.6 El segundo Miembro del Jurado	7
080.2.7 El Tercer Miembro del Jurado de la FMNR.....	7
080.2.8 Delegado Técnico	7
080.2.9 Representante de FIM LA	8
080.2.10 Director de Prueba	9
080.2.11 Comisario Técnico	9
080.2.12 Cronometrista	9
080.2.13 Oficial de Medioambiente.....	9
080.2.14 Oficial Médico	9
080.2.15 Oficial de Relación con los Concurrentes	9
080.2.16 Transporte y Alojamiento de los Oficiales	9
080.3 REGLAMENTO PARTICULAR Y SEGUROS	10
080.4 INSCRIPCIONES.....	10
080.5 SEGURO	11
080.6 PILOTOS INSCRIPTOS	11
080.7 MOTOCICLETAS, CATEGORIAS Y OTRAS ESPECIFICACIONES	11
080.7.1 Categorías.....	12
080.7.1.1 Campeonato Latinoamericano Motos	12
080.7.1.2 Quadriciclos.....	12
080.7.1.3 UTV.....	12
080.7.2 Cambio de motor.....	12
080.7.3 Cantidad de Motores.....	12
080.7.4 Identificación	12

080.7.5	Publicidad	12
080.7.6	Cámaras	13
080.8	INSPECCION TECNICA Y CONTROL ADMINISTRATIVO	13
080.8.1	Control Administrativo	13
080.8.2	Inspección Técnica Preliminar	13
080.2.1	Marcación.....	13
080.2.2	Control de Sonido	13
080.8.3	Inspección Técnica durante el Evento	14
080.8.4	Inspección Técnica al final de la Prueba	14
080.9	COMBUSTIBLE	14
080.10	SEDE CENTRAL DEL RALLY.....	14
080.10.1	Minutas	15
080.11	HOJA DE RUTA Y NAVEGACION	15
080.11.1	Itinerario Oficial.....	15
080.11.2	Funcionamiento de los GPS.....	16
080.11.3	Penalizaciones	16
080.11.4	Hoja de Ruta	16
080.11.5	Desbloqueo de los GPS.....	17
080.11.6	Procedimiento de Inspección	17
080.12	RUTA	17
080.13	ETAPAS.....	18
080.14	PRÓLOGO.....	18
080.15	TRAMOS SELECTIVOS (SS).....	18
080.15.1	Largada de un Tramo Selectivo	19
080.15.2	Llegada de un Tramo selectivo.....	19
080.16	ZONA de CONTROL de VELOCIDAD	19
080.16.1	Inicio de la zona de Control	20
080.16.2	Zona de Control de Velocidad	20
080.16.3	Fin de la Zona de Control.....	21
080.16.4	Zona de Control de Velocidad sucesiva con diferentes Velocidades	22
080.17	ORDEN DE LARGADA	23
080.17.1	General	23
080.17.2	Prólogo	23
080.17.3	Primera Etapa	23
080.17.4	Segunda Etapa y Etapas Subsiguientes	23
080.17.5	Última Etapa	23
080.17.6	Largada Colectiva.....	23
080.17.7	Reclasificación	23
080.17.8	No largada o Abandono en el Tramo Selectivo/Etapa	23
080.17.9	Motocicleta sin estar en condiciones de Largar	24
080.18	ASISTENCIA, REMOLQUE Y REABASTECIMIENTO	24
080.18.1	General	24
080.18.2	Asistencia Autorizada	24
080.18.3	Asistencia Prohibida	24
080.18.4	Combustible/Autonomía	25
080.18.4.1	Autonomía.....	25
080.18.4.2	Reabastecimiento durante un Tramo Selectivo.....	25
080.18.4.3	Reabastecimientos en Tramos de Ruta y en el Campamento..	25
080.19	TARJETA DE TIEMPO	26
080.20	ZONAS DE CONTROL.....	26
080.21	CONTROLES DE TIEMPO	28

080.21.1	Tiempo Máximo Permitido.....	29
080.21.2	Cambio de Tiempo Máximo Permitido	29
080.22	CONTROL DE PASO	29
080.22.1	Hora de Cierre del Control de Paso	29
080.22.2	Cierre del Control de Paso.....	29
080.22.3	Penalizaciones por CPs Faltantes	29
080.23	REAGRUPAMIENTO.....	29
080.24	PENALIZACIONES FIJAS/ PENALIZACIONES DEPORTIVAS	30
080.25	PARQUE CERRADO	30
080.25.1	Principio.....	30
080.25.2	Acceso.....	30
080.25.3	Reglas.....	30
080.26	CAMPAMENTO	31
080.26.1	Campamento sin Asistencia	31
080.27	EQUIPO MEDICO.....	31
080.27.1	Botiquín de Primeros Auxilios	32
080.28	EQUIPO de SUPERVIVENCIA	33
080.29	EQUIPO de SEGURIDAD	33
080.29.1	Equipo de Seguridad Obligatorio para los Rally	33
080.29.2	Equipo de Seguridad Opcional	33
080.29.3	Equipo Prohibido	33
080.30	MEDIOAMBIENTE	34
080.31	CRONOMETRAJE Instrumentos de Cronometraje.....	34
080.32	RETIRO – DESCLASIFICACION.....	34
080.33	CIERRE de RUTA.....	34
080.34	CLASIFICACION.....	35
080.34.1	General	35
080.34.2	Definiciones de las Diferentes Clasificaciones.....	35
080.34.3	Formatos de los Resultados del día.....	35
080.34.4	Formatos de los resultados de la Prueba	36
080.34.5	Aprobación de los Resultados	36
080.34.6	Publicación.....	37
080.34.7	Resultados del campeonato	37
080.35	PROTESTAS – APELACIONES	37
080.36	CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS	38
080.37	CEREMONIA de ENTREGA de PREMIOS ANUAL.....	38
	TERMINOLOGÍA Y DEFINICIONES.....	38

DEFINICION DE RALLY RAID

Un Rally es una prueba deportiva, llevada a cabo sobre terreno variado y que tiene como propósito probar la habilidad y resistencia de los pilotos y la fiabilidad de sus máquinas.

El terreno consiste de paisajes naturales generalmente no modificados por el organizador como sigue y que incluye:

Montaña, zonas pedregosas (rocosas)

Dunas

Ríos, cauce seco, Senderos de barro

Ruta abierta al público

Vegetación natural, arbustos, pasto alto, bosque

Asfalto, sendero todo terreno

Terreno con condición de nieve

Garantías y Condiciones Generales

Todos los pilotos, equipos, oficiales y otras partes que participan en el Campeonato Latinoamericano del Rally Raid y en las pruebas de los premios FIM LA (más adelante, conjuntamente calificado como “Campeonato Latinoamericano del Rally Raid de FIM LA”), asumen, personalmente, en nombre de sus empleados, ayudantes y agentes, cumplir todas las disposiciones vigentes de:

El Código Deportivo de FIM LA

El Reglamento del Rally Raid

El Reglamento Técnico de Rally Raid de FIM LA

El Reglamento Técnico de UTV de FIM LA

El Código Disciplinario y de Arbitraje de FIM LA

El Código Ambiental (Medio Ambiente) de FIM LA

El Código Médico de FIM LA

El Código Anti-Doping de FIM LA

Como completado y enmendado eventualmente (más adelante conjuntamente calificado como “Los Apéndices del Rally Raid de FIM LA”).

Es la responsabilidad de cada piloto y/o equipo, garantizar que todas las personas involucradas con sus participaciones cumplan, siempre, con los Apéndices de Rally Raid de FIM LA.

Todas las personas, en cualquier caso, relacionadas, con una moto inscrita o presente en la calidad que fuere, en el área técnica y administrativa, así como en el campamento, siempre deben portar el pase apropiado durante el encuentro.

Las acciones consideradas, por los Oficiales responsables, contrarias a los Reglamento del Rally Raid de FIM LA o evaluadas antideportivas o en contra de los mejores intereses del deporte o del encuentro en cuestión, son sujetas a prácticas disciplinarias, proporcionadas por el Código Disciplinario y de Arbitraje de FIM LA.

La interpretación del actual Reglamento y de las Regulaciones Adicionales, es la responsabilidad de FIM LA (Código Deportivo de FIM LA). Cualquier tema no proporcionado por él, será sujeto a interpretación por el Jurado.

080.1 GENERAL

080.1.1 Campeonato Latinoamericano de Rally Raid

El Campeonato Latinoamericano de Rally Raid de FIM LA es organizado conforme las reglas del Reglamento de Rally Raid y del Código Deportivo de FIM LA.

El Campeonato Latinoamericano de Rally Raid, es llevado a cabo cada año e incluye el siguiente título/categoría.

Campeonato Latinoamericano de Rally Raid Motos.
Campeonato Latinoamericano de Rally Raid Quadriciclos.
Campeonato Latinoamericano de Rally Raid UTV.
Campeonato Latinoamericano de Rally Raid Navegantes UTV.

El Campeonato Latinoamericano de Rally Raid de FIM LA, teniendo en cuenta excepciones debidamente aprobadas, está siempre abierto a estas categorías aquí mencionadas.

Cualquier otra categoría de Motos, Quads y UTV, que participe y compita dentro del Evento será Fiscalizada por FIM LA.

El número total de pruebas presentadas en el calendario del Campeonato Latinoamericano de Rally Raid, teniendo en cuenta excepciones debidamente aprobadas, es de un mínimo de tres y un máximo de ocho.

080.1.2 Elegibilidad de Eventos

El plazo para las inscripciones en el calendario del Campeonato Latinoamericano Rally Raid de FIM LA, es el 28 de diciembre del año anterior, conforme a las normas generales de FIM LA.

Se le dará prioridad a las pruebas pertenecientes a la Institución de autos Rally Raid, para entonces hermanar pruebas para autos-motos.

Antes de la admisión, cada nuevo aspirante de prueba será evaluado por FIM LA, la cual tomará en cuenta el informe de inspección, la calidad de la prueba y las pruebas existentes en el Campeonato Latinoamericano de Rally Raid de FIM LA. Esta evaluación será completamente conllevada, por el candidato de la organización.

Las pruebas tendrán una duración mínima de dos días (o tres días con un Prólogo). La duración total no debe exceder los 20 días. Entre dos pruebas, un intervalo de tiempo suficiente debe ser contemplado, excepto en ciertas circunstancias, bajo el permiso del Comité Ejecutivo de FIM LA.

Las pruebas tomadas en el Campeonato Latinoamericano de Rally Raid de FIM LA, tendrán que mostrar en todas sus publicidades y en todos los documentos relevantes del Evento, el título "Campeonato Latinoamericano de Rally Raid".

080.1.3 Derechos de televisión, Patrocinador Titular y logo del Campeonato

El Campeonato Latinoamericano de Rally Raid de FIM LA, puede ser relacionado a un "Patrocinador Titular" contractual. FIM LA informará a todos los organizadores con suficiente anticipación.

El marketing de los derechos de televisión, serán negociados cada año entre el departamento de marketing y comunicaciones de FIM LA y el Organizador. El título patrocinio del Campeonato pertenece a FIM LA.

080.2 OFICIALES Y PROCEDIMIENTOS

080.2.1 GENERAL

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. Estos Oficiales deben estar en posesión de una licencia válida de FIM LA o FIM, para la apropiada función y disciplina.

Un Oficial, no debe ser un piloto, mecánico, patrocinador, empleado o promotor participando en la prueba.

En la primera reunión del Jurado de FIM LA, el Director de Prueba, debe presentar al Presidente del Jurado, una lista de todos los Oficiales, de quienes, los números de sus licencias Nacionales o internacionales, deben ser mencionados. Estas personas en esta lista serán consideradas como Jueces de Hecho.

Todos los Oficiales deben permanecer operativos y disponibles, con todo el equipo requerido en su lugar, dentro del tiempo límite para interponer una protesta/petición.

080.2.2 Oficiales, con licencia FIM LA

Los siguientes Oficiales deben estar en posesión de una licencia FIM LA válida

Presidente del Jurado de FIM LA, Miembros del Jurado de FIM LA (Delegado FIM LA en un Jurado Especial)

Jefe Técnico FIM LA

Director de Prueba y su asistente

Oficial de Medio Ambiental

Oficial Médico (CMO)

0080.2.3 Jurisdicción

A excepción del Jurado de FIM LA, todos los poseedores de licencia de FIM LA, Oficiales y sus asistentes y todas las personas involucradas en el acontecimiento están sujetos a la autoridad del Director de prueba.

080.2.4 Jurado

El presidente del jurado y el segundo miembro del Jurado son designados por FIM LA.

El tercer miembro del Jurado es designado por la FMNR.

Si los dos miembros del Jurado, designados por FIM LA, se ven impedidos de llegar al acontecimiento a tiempo, FIM LA decidirá sobre sus reemplazos.

El Jurado, hace uso del sumo control de la prueba, con respecto a la aplicación de los Códigos de FIM LA, y del RP, que debe ratificar. Por consiguiente, los miembros del Jurado son responsables, sólo con FIM LA. Ellos son responsables de la correcta aplicación de las reglas deportivas durante la prueba, donde tienen una función disciplinaria y supervisora.

El Jurado no tiene responsabilidad de la organización del Evento.

El Jurado es el único cuerpo disciplinario de la prueba, competente para arbitrar sobre cualquier protesta que pueda presentarse durante el Evento.

El Jurado, dicta sanciones según las disposiciones impuestas por el Código Disciplinario y de Arbitraje de FIM LA.

Las decisiones del Jurado son basadas en una mayoría simple. En el caso de un empate, el Presidente hará uso del voto desempate.

Todas las decisiones, del Jurado, necesarias para la gestión del evento, así como los resultados deben ser publicados lo antes posible.

FIM LA podrá designar un único Delegado que tendrá las atribuciones y funciones del Jurado del Evento y reemplazará a este. En estos casos el Delegado FIM LA asume las funciones del Presidente del Jurado.

080.2.4.1 Actas de las Reuniones del Jurado

Las Actas deben ser escritas. Ellas deben ser preparadas por el secretario del Jurado y deben ser firmadas por el Secretario y el Presidente del Jurado de FIM LA. Una copia de estas actas, deben ser

enviadas a la Administración de FIM LA dentro de las 72 horas del final de la prueba. Al final de la prueba un resumen de todas las penalizaciones será adjuntado al informe.

Las Actas deben estipular en detalle cualquier multa impuesta; las decisiones asumidas sobre cualquier protesta presentada (copias de las cuales deben ser adjuntadas), los detalles de cualquier accidente que pueda haber ocurrido; cualquier posible irregularidad observada, así como la opinión del Jurado concerniente al éxito de la organización y cualquier posible observación considerada digno de mención.

080.2.5 El Presidente del Jurado O Delegado si es enviado por FIM LA

El Presidente debe garantizar que las decisiones del Jurado, están sujetas al Código Deportivo de FIM LA, a los reglamentos publicados por FIM LA, del reglamento particular de la prueba.

El Presidente debe convocar una reunión del Jurado al comienzo de la prueba y durante esta reunión el Jurado, deberá aprobar y controlar los siguientes temas:

Las enmiendas, si las hay, para el Reglamento particular después de la fecha de apertura para las inscripciones, corroborando que todos los motociclistas y participantes involucrados están informados de las mismas.

Informe del Secretario del Jurado, estipulando que todos los motociclistas y participantes son poseedores de sus respectivas licencias así como también todos los oficiales con alguna responsabilidad en la gestión del evento.

Informe del Director de Prueba, mostrando todos los pasos para ser tomados para garantizar una gestión ordenada del evento.

El plan de seguridad de la Evento.

Cualquier enmienda, para medidas de seguridad, propuestas por los pilotos.

El permiso oficial de las autoridades locales, para la gestión del evento y si la póliza de seguro del organizador satisface los requerimientos del Código Deportivo de FIM LA.

Cuando es apropiado para el evento, el Presidente del Jurado, tiene el derecho de convocar cualquier invitado a las reuniones del Jurado.

Al final de cada día de la prueba, el Presidente del Jurado de FIM LA, podrá convocar a una reunión del Jurado, para escuchar los reportes del Director de Prueba, el Secretario del Jurado y otros oficiales apropiados.

El Presidente junto con el Director de Prueba, deben firmar la clasificación oficial de la prueba. También debe firmar con el Secretario del Jurado, todas las Actas de las reuniones.

Al final de la prueba, el Presidente del Jurado de FIM LA, debe enviar los siguientes documentos a la Administración de FIM LA dentro de las 72 horas del final del evento.

Su informe (usando el formulario oficial)

Los resultados (según el formulario oficial)

Su expediente completo con el formulario Ambiental, Actas de las reuniones, decisiones justificadas relacionadas a las apelaciones presentadas y, resumen de sanciones y penalizaciones, si es necesario, los ingresos retenidos de seguridad, copia del certificado de la responsabilidad del seguro.

080.2.6 El Segundo Miembro del Jurado

Este debe ayudar al Presidente del Jurado a cumplir con sus obligaciones.

Este debe cumplir sus obligaciones dentro del Jurado en caso de alguna acción disciplinaria o arbitraje.

080.2.7 El Tercer Miembro del Jurado

Este debe asistir al Presidente del jurado.

Debe cumplir su obligación dentro del Jurado en caso de alguna acción disciplinaria o de arbitraje. Debe ayudar al Jurado con todo lo necesario por ser el Oficial del país del evento.

080.2.8 Delegado Técnico

El delegado técnico de FIM LA es designado por FIM LA

Este debe controlar las obligaciones de los comisarios Técnicos.

Debe ayudar a entender y aplicar las Reglas Técnicas de FIM LA.

Deber seguir la evolución de la tecnología en el deporte y proponer, según van surgiendo, modificaciones para los Reglamentos Técnicos.

080.2.9 Representante de FIM LA

La CTT FIM LA puede designar un Representante, en un rol supervisor, para cada prueba.

080.2.10 Director de la Prueba

El Director de la Prueba, será responsable de la aplicación de los reglamentos durante la gestión del evento, la cual estará bajo el control del Jurado compuesto, 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 de FIM LA son 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 provisorios de la prueba aprobada.

Para pruebas con más de 100 pilotos, un Asistente del Director de Prueba y un asistente del Jefe Técnico, poseedores de licencias de la FMNR, son obligatorios.

080.2.11 Jefe Técnico FIM LA

El Jefe Técnico, debe verificar las máquinas y artículos deportivos conforme a los Reglamentos de FIM LA y reglamentos Particulares.

Este debe redactar un informe Técnico y pasar una copia al Presidente del Jurado de la FIM LA.

080.2.12 Cronometrista

El Cronometrista designado, debe estar calificado para usar el sistema de cronometraje de la prueba y estar en posesión de una licencia de FIM LA.

Debe presentar los resultados oficiales según los Reglamentos de FIM LA y deben entregar una copia al Presidente del Jurado de FIM LA.

Al final de la prueba, tan pronto como los resultados son convalidados por el Jurado, ellos deben enviar los resultados por e-mail a la Dirección de FIM LA; FIM.LA@FIM.LA.com.ar y ericknevels@gmail.com por vía electrónica.

Los resultados deben ser enviados a FIM LA al final de cada evento. Los resultados de las cuatro categorías deben ser presentados por separado: Motos, Quads, UTV y Navegantes UTV.

080.2.13 Oficial de Medio Ambiente

El Oficial de Medio Ambiente, debe ser responsable de los aspectos ambientales y sus únicas funciones son:

Garantizar que el Código Ambiental de FIM LA sea respetado

Tener acceso a toda información acerca de la prueba, y poder, previo, durante y después de la prueba, dar recomendaciones al Presidente del Jurado FIM LA o al Director de la Prueba de FIM LA, de todos los aspectos de la prueba, el cual puede tener consecuencias perjudiciales para el medio ambiente.

Tener derecho de asistir a todas las reuniones abiertas del Jurado, sin derecho a votación.

Preparar un informe, sobre las bases de una lista preparada por el CIE y enviarlo a la Administración de FIM LA y pasar una copia al Presidente del Jurado de FIM LA.

Proponer sanciones.

080.2.14 Oficial Médico

El Oficial Médico, será responsable de todos los aspectos médicos y en particular deberá:

Garantizar que el Código Médico de FIM LA 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

Preparar un informe y pasar una copia al Presidente del Jurado de FIM LA

Debe presenciar todas las reuniones del Jurado

080.2.15 Oficial 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
Prestar toda la información y detalles adicionales acerca del funcionamiento del Rally Raid
Evitar transmitir, al Jurado, cualquier duda que pueda ser satisfactoriamente resuelta, proporcionando explicaciones precisas, a menos que la duda en cuestión esté relacionada a una protesta, Ej. Facilitar detalles de tiempos de carrera.

Esta tarea puede ser encomendada al Asistente del Director de prueba

080.2.16 Transporte y Alojamiento de los Oficiales de FIM LA

El organizador correrá con los costos del Presidente del jurado de FIM LA y del segundo Miembro del Jurado de FIM LA.

Esto significa:

Transporte del viaje Ida y vuelta desde sus domicilios hasta la prueba.

Alojamiento durante la prueba, en un hotel cómodo y de categoría y calidad superior.

Transporte durante la prueba de tal forma que les permita controlar el funcionamiento de la prueba (vehículo alquilado o vehículo con chofer).

Alimento durante todo el evento.

El Organizador debe informar a los Oficiales de FIM LA sobre éstos arreglos lo antes posible.

080.3 REGLAMENTO PARTICULAR Y SEGURO

EL reglamento Particular debe ser aprobada por FIM LA. Una copia debe ser enviada a la Administración de FIM LA, en español, a más tardar dos meses antes de la fecha de la prueba para la aprobación de FIM LA. En cuanto aceptada, el RP será publicado en el sitio de FIM LA.

El RP debe ser preparado conforme al modelo estándar establecido por FIM LA y debe especificar que la prueba será llevada a cabo conforme a el Apéndice vigente. También debe incluir la descripción detallada del rescate médico disponible por aire y tierra durante la prueba, así como el máximo de tiempo concedido a los pilotos para cada día, acompañado por los itinerarios detallados (exceptuando el tramo selectivo), los tiempos programados completos y detalles con el número de Kilómetros y enviar a la Administración de FIM LA 60 días antes del comienzo del evento.

No se podrá realizar enmiendas al RP después de su aprobación por FIM LA y después de la fecha de apertura para las inscripciones. No obstante, en circunstancias excepcionales, el Jurado, o si ésta no ha sido aún designada, FIM LA, puede autorizar una enmienda para el RP siempre que, ésta sea posteriormente aprobada por el Jurado y ponerlas en conocimiento a todas las personas en cuestión.

Cualquier modificación o disposición adicional, deberá ser comunicado por aditivos, que serán fechados, numerados y firmados. Estos aditivos formarán una parte integral del Reglamento Particular y serán puestos en las pizarras de los avisos oficiales para el rally. Ellas también deberán ser comunicadas directamente a los pilotos a la brevedad.

Veinte (20) días antes de la prueba, el organizador también debe proporcionar a la Administración de FIM LA, una copia de la póliza de seguro de responsabilidad Civil de la aseguradora del organizador, conforme a las leyes locales y respetando las disposiciones establecidas en el Código deportivo de FIM LA.

La interpretación del Reglamento Particular es la responsabilidad de FIM LA.

080.4 INSCRIPCIONES

Todas las inscripciones deben ser realizadas por escrito en un formulario de inscripción y debe ser indicada toda la información respecto a los pilotos, equipo, patrocinador y marca de la máquina.

Los formularios deben ser impresos en el idioma Oficial de FIM LA que es español.

Cualquier persona que desee formar parte de una prueba, debe enviar a la Secretaría del organizador la solicitud firmada y acompañada por la suma de la inscripción, la cual será incrementada por 100%, para los pilotos que se rehúsen a la publicidad de los organizadores. La suma de la inscripción será especificada en el RP.

La suma de la inscripción será completamente reembolsada:

Para los aspirantes, que les fue rechazada la inscripción
Si la prueba del rally no es llevada a cabo.

FIM LA, la cual expide la licencia, o el organizador puede denegar una inscripción por razones justificables. La notificación, de la justificada denegación, debe ser enviada por escrito al aspirante, a más tardar durante las 72 horas siguientes del cierre de las inscripciones. También dentro de este tiempo límite, la notificación debe ser enviada a la Administración de FIM LA a todas las FMN que tengan pilotos, que enviaron un formulario de inscripción.

FIM LA puede revocar una denegación de inscripción entrante del organizador, si la denegación es considerada que no está fundamentada por FIM LA.

080.5 SEGURO

a) El valor de la inscripción incluye una prima prestando al piloto y a los participantes, una cobertura de responsabilidad civil contra terceros, conforme al Código Deportivo de FIM LA. El seguro tomará efecto dos días antes del control técnico y administrativo y se cesará dos días después del final oficial de la prueba o después del abandono o desclasificación oficial.

b) Los términos de ésta cobertura deben ser especificados en el Reglamento Particular.

080.6 PILOTOS INSCRIPTOS

Los pilotos deben, obligatoriamente, ser poseedores de:

1. Una licencia deportiva FIM LA válida del Campeonato Latinoamericano de Rally Raid, conforme al Código Deportivo FIM LA y Código Médico de FIM LA. Para obtener esta licencia de la federación nacional, el piloto debe entregar la ficha médica FIM LA.
2. Una Licencia de conducir original válida correspondiente al tipo y capacidad de la máquina usada. (no se aceptan fotocopias).
3. Los pilotos extranjeros al país del evento deben contar con el seguro de repatriación autorizado por FIM LA.

Todos los participantes se comprometen a mantener a salvo de cualquier responsabilidad a FIM LA, La Unión Continental, los promotores de FIM LA, 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.

080.7 MOTOS CATEGORIAS Y OTRAS ESPECIFICACIONES

El campeonato es abierto para Motos y Quads (más adelante conjuntamente referidos como "motos") debidamente cubierta por un certificado de registro y adaptada al uso todoterreno. El certificado de registración deberá reflejar siempre las modificaciones hechas a la motocicleta, en particular la capacidad, marca, tipo y descripción comercial. Estas motos y sus equipos inscriptos

deben, a lo largo de la competencia, cumplir con la Convención Internacional de Viena de 1968, los requisitos legales nacionales para tránsito de carretera del país en donde está registrado y en el que se lleva a cabo el evento y con otras reglas especificado en el Reglamento particular. En caso que una moto de competición, no necesite de una inscripción en el país de donde viene, la moto, aún debe respetar las reglas Técnicas y deportivas de FIM LA.

080.7.1 CATEGORIAS

Las categorías son las siguientes:

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

080.7.1.1 Motos: Estas máquinas, deberán estar registradas (permitidas para el uso en calles abiertas al tránsito), las que pueden ser modificadas y/o equipadas para la competencia Todoterreno, de Rally Raid.

La cilindrada es hasta 450cc mono cilíndrico.

080.7.1.2 Quads: Estas máquinas están basadas en la producción de quadriciclos en serie 4 x 2 y 4 x 4.

Los 4 x 2 son grupo G y deben producirse en serie y estar disponible en el mercado público.

Los 4 x 4 son grupo H y deben tener una producción mínima de 200 unidades.

Estas máquinas:

Deben estar basadas en la producción de quadriciclos.

Aparecer en el catálogo de fabricante.

Ser homologadas para ser utilizadas en rutas públicas.

Cumplir con las reglas de la FIM para Grupo G o H; y Ser modificada y/o equipada para Competencia Todo terreno de Rally Raid

080.7.1.3 UTV

Referencia al Reglamento Técnico de UTV FIM LA

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

080.7.3 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.

080.7.4 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 porta - números, 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, tapan 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.

Una pulsera con el número del Cuartel Central permitirá que los pilotos sean identificados. Cualquier falta observada por un Oficial resultará en penalidades equivalente al 10% del valor de la inscripción. En caso de daño a la pulsera, el piloto deberá informar al Oficial de relación con concurrentes, quien proveerá una de reemplazo por la dañada.

080.7.5 Publicidad

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

1. Esté autorizada por el Reglamento FIM LA, 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 descripto en el RP.

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

080.7.6 Cámaras

Cámaras o cualquier otro elemento, incluyendo soportes, quedan prohibido en los pilotos, incluyendo los cascos, de ninguna manera pueden estar. Se prohíbe la largada con estos elementos, y sujeto hasta la desclasificación del evento.

080.8 INSPECCION TECNICA Y CONTROL ADMINISTRATIVO

080.8.1 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 inscripta.

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.

080.8.2 Inspección Técnica Preliminar

Previo al inicio del evento, un control técnico debe ser llevado a cabo conforme al procedimiento y los tiempos fijado en el Reglamento FIM LA y/o el Reglamento Particular del evento.

080.8.2.1 Marcación Las siguientes partes serán marcadas como descriptas debajo, de tal forma como para asegurar su identificación. Las partes, así marcadas deben ser usadas a lo largo de toda la competencia y deben estar en sus respectivos lugares en la inspección final. Las marcas de pintura en los cárteres y silenciador deben ser resistentes al calor. El piloto es responsable de la presencia continua de todas las marcas e impresiones.

080.8.2.2

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 la FMNR o el tribunal Internacional Disciplinario, conforme al Código Disciplinario y de Arbitraje FIM LA.

Cualquier ofensa a la disposición de las marcas de las partes es considerada como una declaración del hecho.

Partes	Marcas	Número	Cómo y Dónde Marcar
Cárter	Pintura*	1	Lado Derecho u Izquierdo
Cuadro (chasis para Quads)	Pintura *	1	Cabezal de dirección Derecho Parte principal
Del Silenciador	Pintura*	1	En la parte superior

* O adhesivo inamovible (indestructible).

La marca es limitada solamente para estas cuatro partes y debe ser realizada con pintura. El uso de un rotulador es prohibido.

El cuadro consiste en todas las partes soldadas rodeando el motor y que sostiene la columna de dirección y punto de engaste para la parte trasera de la suspensión. El cuadro no deberá ser cambiado o reemplazado durante todo el Evento. Sin embargo, el cuadro puede ser dejado para mantenimiento y reparación.

080.8.3 Inspección Técnica durante el Evento

Durante todo el evento el Comisario Técnico de FIM LA, puede controlar cualquier motocicleta. El tiempo gastado para este control, será reconocido al piloto. El piloto es responsable, en cualquier momento del rally, por la conformidad técnica de la motocicleta.

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.

080.8.4 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.

Si un motor tiene que ser controlado completamente (desmantelado) y si no están las condiciones de infraestructura técnicas apropiadas al final del Rally, la motocicleta debe ser sellada y despachada a FIM LA.

El desarmado y el control del motor se lleva a cabo con el representante del fabricante de dicha motocicleta, delante de un Comisario Técnico, asignado para el evento. Los costos de la transportación están a cargo del organizador.

080.9 COMBUSTIBLE

Si el combustible disponible para los pilotos en los países atravesados no responde a las especificaciones FIM LA, el organizador tendrá que hacer que, las características del combustible aparezcan en el Reglamento Particular, en conformidad con el último párrafo del Art 63.01.2 de los Reglamentos Técnicos del Rally Raid.

Un control de combustible puede ser llevado a cabo, en cualquier momento, durante el evento, conforme al Art 63.05 de los Reglamentos Técnicos de Rally Raid. Un piloto, cuyo combustible, falla con el cumplimiento de los Reglamentos Técnicos de Rally Raid, será descalificado del evento completo.

El piloto es responsable por el reembolso de los costos de la prueba y de otras penalizaciones, pueden ser impuestas.

Todas las quejas, solicitando un control de combustible debe ser acompañado por un depósito de garantía de 730 EUR pagado al Jurado FIM LA o (Controles Suplementarios) FIM LA.

080.10 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 helicópteros, el Tango (vehículo médico), 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.

080.10.1 Minutas

El organizador conservará un registro informativo con páginas enumeradas inamovibles. La minuta será escrita con la hora y fecha precisa de las anotaciones. Estará compuesta de todos los mensajes enviados o recibidos a la Sede Central del Rally, en orden cronológico, así como también toda la información referida al avance del evento. Quedará a disposición del Director de Prueba y del Presidente del Jurado FIM LA.

Una versión electrónica garantizada de la publicación también es permitida.

Al final de cada etapa, la Sede Central del rally debe reportar los incidentes más importantes del día al Jurado FIM LA (retirada, rastreo, accidentes, heridas etc.).

080.11 HOJA DE RUTA Y NAVEGACION

El recorrido del Rally es secreto hasta que el Libro de Ruta y el GPS son distribuidos a los pilotos.

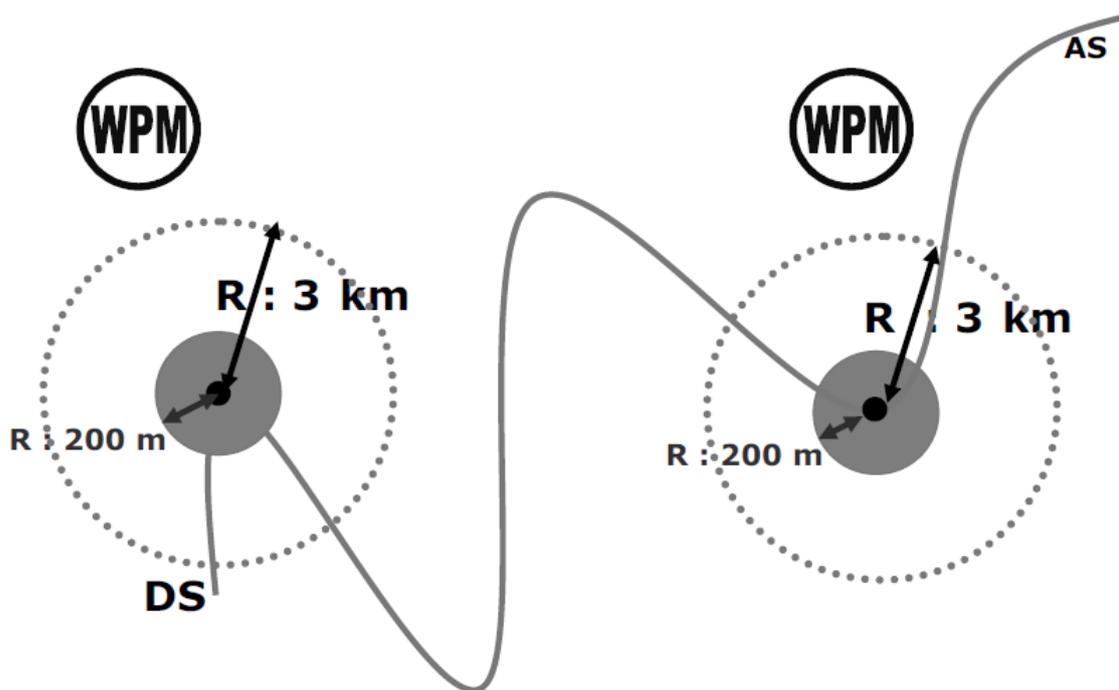
Los Organizadores que utilicen un GPS diferente al descrito en lo sucesivo, deben mencionar en su Reglamento Particular el funcionamiento de su sistema y sus claves de desbloqueo.

080.11.1 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.



080.11.2 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 3 km del WPM, se visualizaran 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-".

080.11.3 Penalizaciones

La escala de penalizaciones por cada punto perdido (WPV, WPM, WPE, DZ, FZ, CP) será indicada en el RP.

080.11.4 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).

080.11.5 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.

080.11.6 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.

080.12 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.

080.13 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 autorizadas, si la petición del organizador es justificada, y con las medidas de seguridad apropiadas. Esta petición para homologación debe ser enviada a la Administración FIM LA tan pronto como el borrador del itinerario esté completo.

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 han 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.

080.14 PROLOGO

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.

080.15 Tramo Selectivo (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.

El reabastecimiento será asegurado después de un máximo de 250 Kilómetros. Durante este reabastecimiento, la carrera será neutralizada por al menos 15 minutos. El cronómetro debe ser detenido por, al menos, 15 minutos durante el reabastecimiento. La zona de reabastecimiento no es un Parque Cerrado.

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.

080.15.1 Largada de un tramo Selectivo

En la largada del tramo Selectivo, cuando la motocicleta, 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 de la motocicleta.

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 FIM LA, 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.

080.15.2 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.

080.16 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. 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 la aceleración, una señal de pulso es registrada en el GPS cada 150 metros y la velocidad es mostrada en la página de velocidad "SPD" en el GPS. Cada señal de pulso (IMP) será penalizada como sigue:

- Hasta 20 Km/h : IMP X 1'
- Entre 21 y 40 Km/h IMP X 2'
- Más de 40 Km/h IMP X 6'

Ejemplo: Zona limitada a 50 Km/h. Un piloto pasa los primeras dos impulsos a 100 Km/h luego la 3ª a 80 Km/h, la 4ª a 52 Km/h; las otras están debajo del límite. Cálculo: $2 \times 6' + 1 \times 2' + 1 \times 1'$ Total de las penalizaciones: 15 minutos.

La segunda infracción de velocidad será en la aceleración realizada, una o varias veces en otra Zona de Control de Velocidad. El número de Infracciones de Velocidad (NSI) será sumado durante la prueba. Desde la segunda infracción y por todas las siguientes, cada señal de pulso (IMP) será penalizada como sigue:

- Hasta 20 Km/h: IMP X 1' X NSI
- Entre 21 y 40 Km/h: IMP X 2' X NSI
- Más de 40 Km/h: IMP X 6' X NSI

Ejemplo: En la segunda Zona de Control de velocidad del Rally, limitada a 50 Km/h, el mismo piloto pasa la primera señal de pulso a 72 Km/h, la 2ª a 63 Km/h, la 3ª a 51 Km/h; las otras están debajo del límite.

Cálculo: $1 \times 2' + 2 \times 1'$ Penalizaciones: 4 minutos x 2 que hacen un total de 8 minutos de penalización, como es la 2ª Infracción de Velocidad (NSI=2), luego x 3 por la 3ª infracción de Velocidad (NSI=3), x cuatro por la 4ª Infracción de Velocidad (NSI=4) etc.

Los controles serán ordenados por el Director de Prueba o Por el Jurado FIM LA y ejecutado por un Técnico en GPS en presencia de un oficial o un Juez de hechos.

El Jurado FIM LA puede otorgar una desclasificación si la reincidencia de exceso de velocidad es considerada intencional.

080.16.1 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 oculto (WPM). Para validar la entrada de la Zona "DZ", el piloto debe pasar a menos de 90 metros (de radio alrededor de WPM "DZ")

En un radio de 3 Km de este punto oculto (WPM), 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.

080.16.2 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.

080.16.3 Fin de la Zona de Control

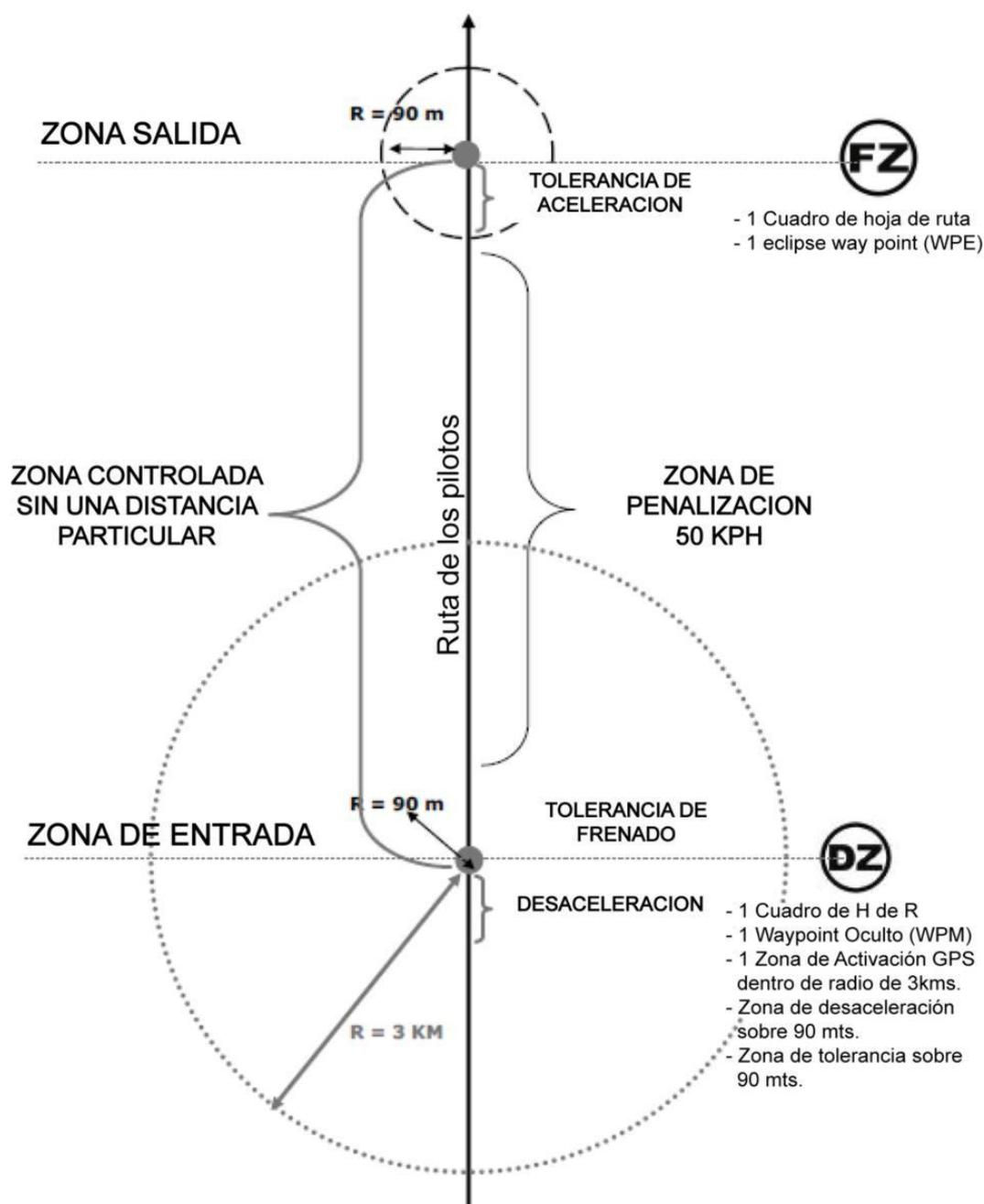
El final de una Zona de Control de Velocidad de GPS, será indicada en la hoja de ruta por una casilla marcada "FZ" y por un punto eclipse (WPE).

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").

CONTROL DE VELOCIDAD CON UN WPM Y UN WPE

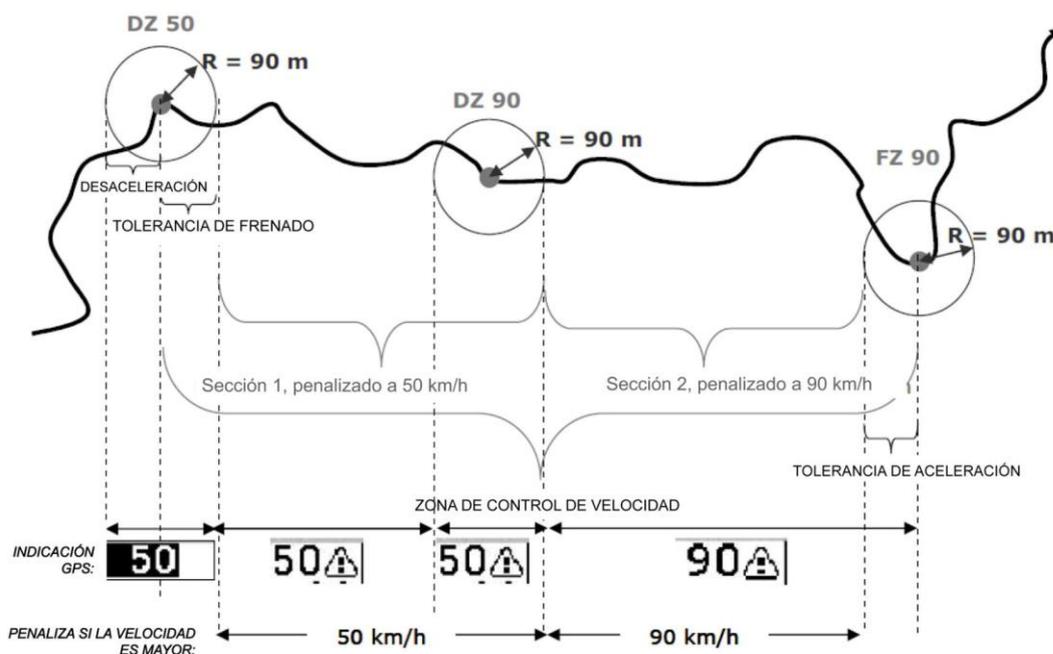


080.16.4 Zonas de Control de Velocidad Sucesivas con diferentes velocidades

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.

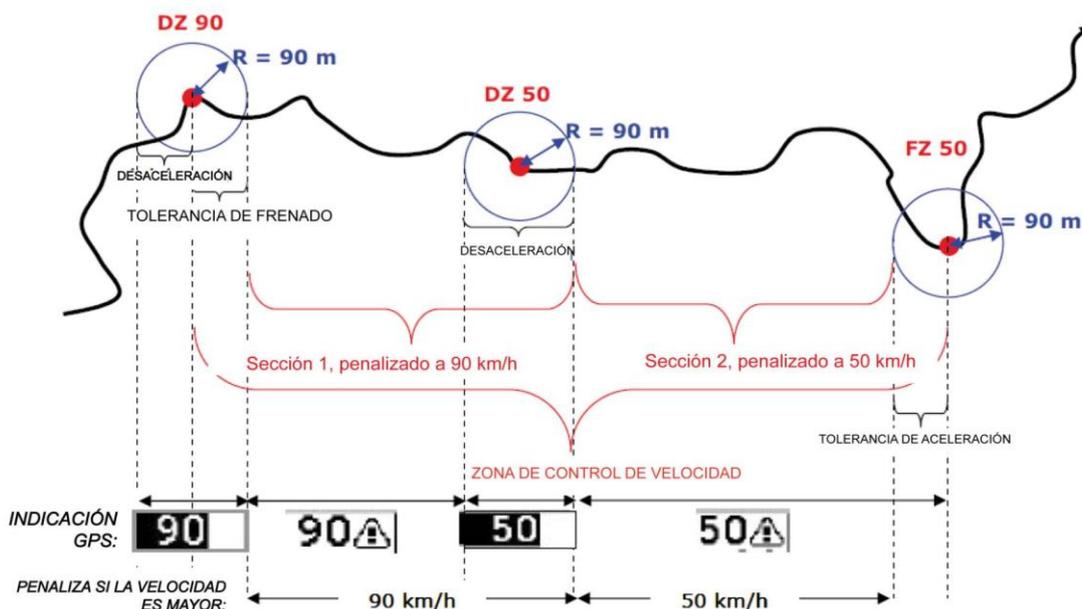
En un área formada de 2 zonas sucesivas de control de velocidad, con 2 velocidades máximas de diferente valor, los waypoints entremedios advertirán de la modificación del límite de velocidad.

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



Si la 2ª zona de control de velocidad tiene un límite de velocidad menor que la 1ª zona, el GPS lo muestra (número blancos 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



080.17 ORDEN DE LARGADA

080.17.1 General

En Rally de auto/motocicleta, el tiempo mínimo entre, el tiempo ideal de largada de la última motocicleta y la largada del primer auto, debe ser de 20 minutos o 1 hora (determinado por el Organizador). Si el intervalo es de 1 hora, debe ser mencionado en el Reglamento Particular y las reglamentaciones deben ser adaptadas desde 20 min. A 1 hora. 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 20 minutos después de la última motocicleta o quadriciclo.

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 20 min. o 1 hora de retraso, 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 largarán (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.

080.17.2 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.

080.17.3 Primera Etapa

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

080.17.4 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 largarán (uno por uno o dos por dos) minuto a minuto o 30 segundos por 30 segundos.

080.17.5 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.

080.17.6 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.

080.17.7 Cambio en el orden de Largada

Por razones de seguridad, al final de cada Etapa, el Jurado FIM LA 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 FIM LA. La solicitud debe ser realizada antes de la reunión de pilotos (briefing) diario.

080.17.8 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 FIM LA, 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.

080.17.9 Motocicleta sin estar en condiciones de largar

Al comienzo de una Etapa o un tramo Selectivo, si el Comisario Técnico/Delegado Técnico FIM LA 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.

080.18 ASISTENCIA, REMOLQUE Y REABASTECIMIENTO

080.18.1 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.

080.18.2 Asistencia Autorizada

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.

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.

3- En el campamento:

Por la tripulación de un auto, una motocicleta o un camión oficialmente inscrita 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 inscritas 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.

080.18.3 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 cualquier persona con cualquier conexión en absoluto con un competidor.

080.18.4 Combustible/Autonomía

080.18.4.1 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.

080.18.4.2 Reabastecimiento durante un tramo Selectivo

El piloto es el único responsable del reabastecimiento.

El reabastecimiento debe ser realizado con el motor apagado.

Una neutralización de 15 minutos será establecida cada vez que un reabastecimiento sea llevado a cabo durante un tramo Selectivo.

Cada reabastecimiento será precedido por un CP. Luego de haber presentado su tarjeta de tiempo, cada piloto debe llevar su máquina al camión de reabastecimiento. El combustible será distribuido en orden de llegada al CP.

Luego del reabastecimiento, los pilotos deben presentarse al control de neutralización, donde recuperarán sus tarjetas de tiempo. Una nueva largada será dada al final de la neutralización.

Como la zona de reabastecimiento no es una prestación de servicios, toda asistencia externa en una máquina es prohibida durante el reabastecimiento so pena de penalización a criterio del Jurado FIM LA.

Solamente los pilotos están permitidos a ayudar a otros competidores.

080.18.4.3 Reabastecimiento en los Tramos de Ruta y en el Campamento

En los Tramos de Ruta, donde estaciones de servicios pueden suministrar Súper 95 o 98, es responsabilidad de los pilotos llenar a su cargo.

Donde no hay estaciones de servicios cerca del campamento, el organizador proveerá combustible en el campamento. El combustible es generalmente incluido en el precio de inscripción.

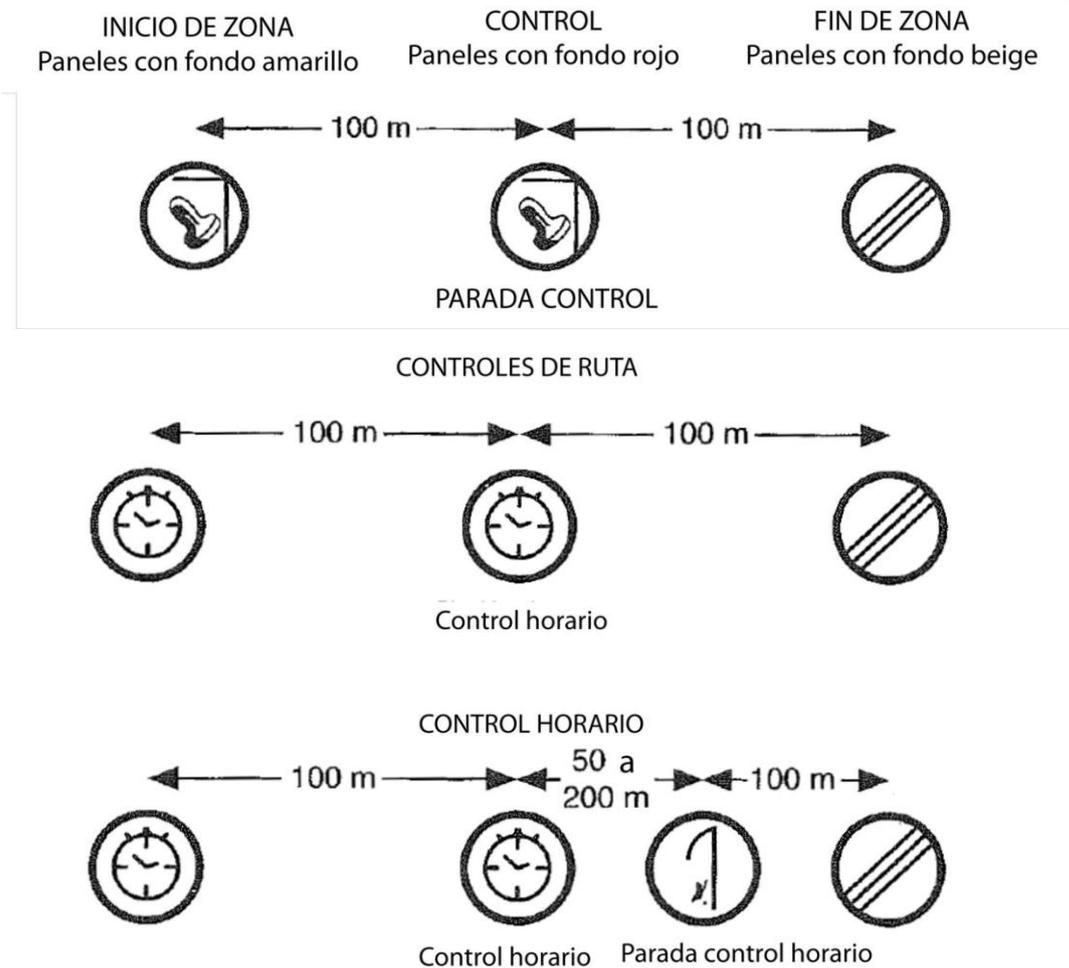
080.19 TARJETA DE TIEMPO

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.

080.20 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:





SALIDA DE UN TRAMO SELECTIVO COINCIDIENDO CON LA SALIDA DE UNA ETAPA



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.

080.21 CONTROLES DE TIEMPO

En los controles horarios en la largada de una Etapa o del Tramo Selectivo, a los pilotos no se les permiten 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. 080.13, 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 080.19. 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.

080.21.1 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.

080.21.2 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.

080.22 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. 080.20 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.

El paso de los pilotos puede ser materializado por una perforación diferente en cada CP.

080.22.1 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.

080.22.2 Cierre del Control de Paso

Luego del cierre del control de paso, la validación por el GPS del correspondiente puno (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.

080.22.3 Penalizaciones por CPs Faltantes

Las Penalizaciones son las siguientes:

Faltante de un CP ej: Faltante de WPS: 20'

Faltante de Sello en el CP: 5'

080.23 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. Ellos recibirán instrucciones relacionadas al tiempo de partida.

Entonces ellos 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.

080.24 PENALIZACIONES FIJAS (FP) / PWNALIZACIONES DEPORTIVAS (PD)

Una penalización fija (PF) es asignada por exceder el tiempo máximo autorizado o por no haber respetados ciertas normas deportivas.

Una Penalización deportiva (PD) es asignada para evitar la desclasificación de un competidor (En particular en Artículos 80.17.8 y Artículo 80.18.2).

080.25 PARQUE CERRADO

El Parque Cerrado, es un área cercado y vallado, 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.

080.25.1 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.

080.25.2 Acceso

El acceso a cualquier Parque Cerrado está prohibido para todos excepto para los miembros Jurado FIM LA, 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.

080.25.3 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 FIM LA) 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.

080.26 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 Motocicletas/Quads dentro del área de abastecimiento de comidas, y puede llevar a una penalización económica.

080.26.1 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.

80.27 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 Cede 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

080.27.1 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, Salfileres 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)

080.28 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.

080.29 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.

080.29.1 Equipo de Seguridad Obligatorio para los Rally

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.

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.

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 FIM LA.

080.29.2 Equipo de Seguridad Opcional

Rumbo de Brújula y Velocímetro del GPS

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.

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.

080.29.3 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.

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.

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.

080.30 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.

Los organizadores deben proteger el área en la zona de abastecimiento.

080.31 CRONOMETRAJE

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.

080.32 RETIRO – DESCLASIFICACION

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 Jurado FIM LA, 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 FIM LA, 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.

080.33 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.

080.34 CLASIFICACION

080.34.1 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 FIM LA 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 de FIM LA 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 de FIM LA.

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.

080.34.2 Definición de las diferentes clasificaciones

Clasificación Parcial del tramo selectivo: no oficial, distribuida solamente para información (prensa, equipos...)

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.

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.

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.

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.

080.34.3 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 FIM LA y del Director de Prueba

- Posición, número, Apellido, Primer nombre, Nacionalidad, Motocicleta
- Total de tiempo realizado y promedio de intervalo
- Campeonato Latinoamericano de Rally Raid Motos.
- Campeonato Latinoamericano de Rally Raid Quadriciclos.
- Campeonato Latinoamericano de Rally Raid UTV.
- Campeonato Latinoamericano de Rally Raid Navegantes UTV.

080.34.4 Formato de los resultados al final de la prueba

En cada prueba del Campeonato Latinoamericano de Rally Raid FIM LA, los puntos son premiados, de acuerdo a la escala a continuación, a todos los pilotos clasificados en el Campeonato Latinoamericano.

- Campeonato Latinoamericano de Rally Raid Motos.
- Campeonato Latinoamericano de Rally Raid Quadriciclos 4 x 2.
- Campeonato Latinoamericano de Rally Raid UTV.
- Campeonato Latinoamericano de Rally Raid Navegantes UTV.

No hay Clasificación General

Puntos por Largar
5

Puntos por Etapa Rally	
Pos.	Puntos
1	5
2	4
3	3
4	2
5	1

Puntos x Evento	
Pos.	Puntos
1	30
2	23
3	18
4	15
5	13
6	11
7	9
8	7
9	5
10	3
11	2
12 y +	1

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

- Nombre y Firma del Presidente del Jurado FIM LA
- 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

080.34.5 Aprobación de los resultado

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

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

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

080.34.6 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 FIM LA 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 Latinoamericano de Rally Raid Motos.
- Campeonato Latinoamericano de Rally Raid Quadriciclos.
- Campeonato Latinoamericano de Rally Raid UTV.
- Campeonato Latinoamericano de Rally Raid Navegantes UTV.

080.34.7 Resultados del Campeonato

Clasificación:

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

Desclasificación:

En el caso de un piloto siendo descalificado de los resultados de una prueba contando para el Campeonato Latinoamericano, 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)

Empate

En el caso de un empate al final de Campeonato Latinoamericano de Rally Raid FIM LA, 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 rompe. Si el empate continúa, el ganador será el piloto que obtiene el mejor lugar en la última prueba.

080.35 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 pertinente. Esta suma no será retornada si el reclamo es rechazado.

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.

080.36 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 Latinoamericano de Rally Raid , arreglarán la ceremonia para premiar a los primeros tres pilotos en el campeonato general, para cada categoría.

Si un piloto está ausente de la Ceremonia de Entrega de Premios, sin previa aprobación del Director de Prueba, se le multará con 200 USD.

080.37 CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS ANUAL

El piloto que gana el Campeonato Latinoamericano debe estar presente en la Ceremonia de Entrega de Premios organizado cada año. Si éste no asiste a la Ceremonia, será sujeto a una multa mínima de USD 1.000, y de un máximo de USD 10.000.

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 FIM LA.
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: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 deber 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 hermanados 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 deben 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 antecedente 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".

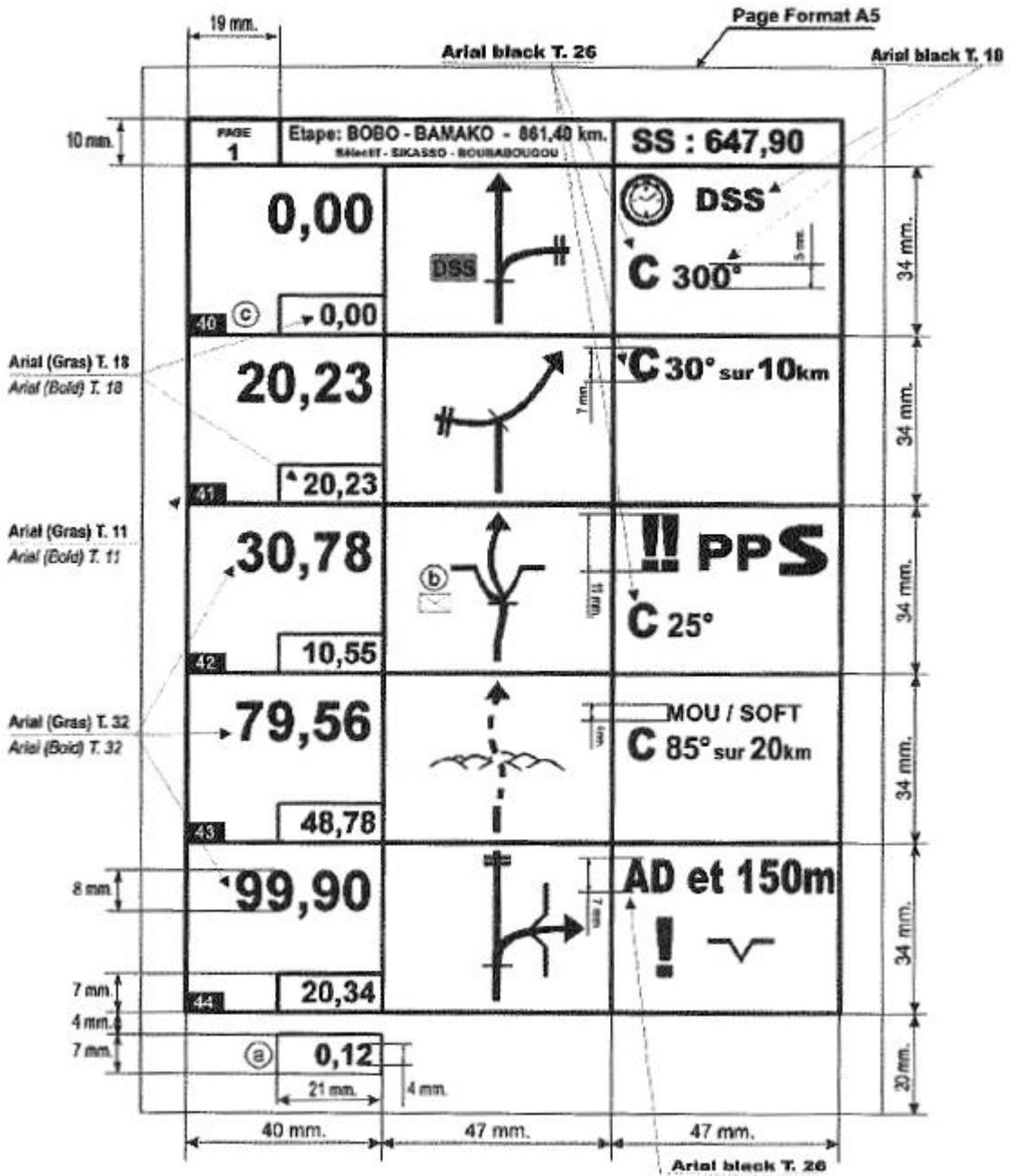
Resumen de Penalizaciones	Art. Nº	Largada Denegada	Descalificación	Penalización Tiempo de	Penalización Económica	Decisiones Penalizaciones Sanciones del JI
Rechazo de Publicidad De los organizadores	Art. 080.4				100% de la inscripción	
Licencias Inválidas	Art. 080.6	X				
Acciones fraudulentas Antideportivas, injustas o incorrectas	Art. 080.6					Sanciones del JI
Motocicleta no Inscripta	Art. 080.7	X				
Cambios de motores: 1er cambio: 2do cambio: 3er cambio:	Art. 080.7.3			15' 45' 120'		
Ausencia o incorrecta Adhesión de un Porta número	Art. 080.7.4			X		Especificado en el RP
Ausencia o incorrecta Adhesión de al menos Dos porta números o n° de la pechera	Art. 080.7.4	X		X		
Ausencia o falsificación De una marca de identificación	Art. 080.8.2.1		X			

Ausencia de las marcas De identificación	Art.080.8.2.1		X			
Negativa a presentar la Máquina al control Técnico	Art. 080.8.3					Hasta la Desclasificación
Desobediencia al máximo Nivel de sonido durante la Prueba: 1ª Infracción 2ª Infracción 3ª Infracción	Art. 080.8.3			15' 1 h		Desclasificación
Pasar a más de 200 mts. de Un WP dado por el Organizador	Art. 080.11.2			X		Especificado en el RP
Uso del código liberado De "Emergencia 5555" Del GPS	Art. 080.11.5			6 horas		
Uso del código liberado "WPM" del GPS 1º al 3º uso: Desde el 4º uso:	Art. 080.11.5			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. 080.12			30' 1 h		Hasta la desclasificación
Insuficiente período De descanso entre dos Etapas Y una opinión desfavorable Del doctor	Art. 080.13	X				
Itinerario no Respetado	Art. 080.15		X	X		Hasta la desclasificación
Itinerario no respetado En áreas delicadas del Tramo Selectivo 1ª Infracción	Art. 080.15			15'		
Bloqueo deliberado al adelantamiento de una motocicleta	Art. 080.15					Hasta la Desclasificación
Conduciendo en la dirección Contraria en un Tramo Selectivo	Art. 080.15		X	X		Hasta la Desclasificación
Permanencia de más de 30" Luego de la señal de largada	Art. 080.15.1			2'		
Largada anticipada	Art. 080.15.1			1'		
Piloto presentando su Motocicleta con el motor no encendido	Art. 080.15.1			1' por mn tarde		
Negativa a comenzar en la Hora y posición otorgadas	Art. 080.15.1		X	X		Hasta le desclasificación

Parada voluntaria en el área De llegada de una Tramo Selectivo	Art. 080.15.2		X			
Exceso de velocidad autorizada	Art. 080.16					Según Art.
Retraso en el tiempo teórico En la partida de la Etapa	Art. 080.17.1					
Hasta 30'			X		1' por min de retraso	
Más de 30' o 60'						
Ausencia del sello en la Tarjeta de tiempo	Art. 080.17.8		X	X		Hasta la desclasificación
Ausencia del sello en un CP	Art. 080.22.3			X		De acuerdo al Art.
No largada o abandono En un Tramo selectivo/ Etapa	Art. 080.17.8					De acuerdo al Art.
Asistencia y remolque de Motocicletas en un tramo Selectivo	Art. 080.18.2		X			
Asistencia y remolque en un Tramo de Ruta	Art. 080.18.2			3 h		Excepto si es autorizado En el RP
Asistencia prohibida	Art. 080.18.3					Hasta la desclasificación
Corrección/Alteración de la Tarjeta de Tiempo	Art. 080.19		X			
Pérdida de la Tarjeta de Tiempo	Art. 080.19			5'		
Paso en el control sin la Motocicleta	Art. 080.19		X			
Instrucciones no respetadas Del jefe del punto de control	Art. 080.20		X	X		Hasta la desclasificación
Incumplimiento de la entrada, salida y la dirección del tránsito en la zona	Art. 080.20					
1ª Infracción				10'		
2ª Infracción				1 h		
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 horario)	Art. 080.21			1' por minuto		

Incumplimiento de las Órdenes del Parque Cerrado	Art. 080.25		X			
Incumplimiento en la Posesión de parte o todo El equipo de supervivencia Los primeros 30' Más de 30' o 60'	Art. 080.28				1' por minuto	Largada Prohibida
No declaración de Abandono	Art. 080.32				Multa de 500EUR a 3'000 EUR	Solicitud de sanción A la FMN del piloto
Rechazo a tachar el porta Número luego del abandono / Desclasificación	Art. 080.32				Multa de 500 EUR	Pedido de sanción A la FMN del piloto

PAGINA DE ROAD BOOK



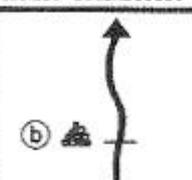
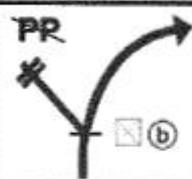
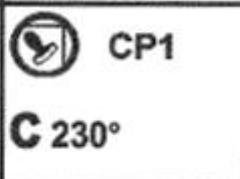
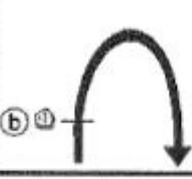
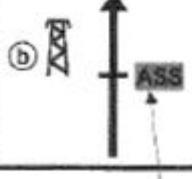
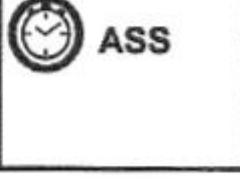
PAGINA DE ROAD BOOK

Page Format A5

Arial (Bold) T. 7
Arial (Gras) T. 7

Arial (Bold) T. 10
Arial (Gras) T. 10

Arial black T. 18

PAGE 24	Etape: BOBO - BAMAKO - 861,40 km. Sikouf - SIKASSO - BOUBABOUGOU	SS : 647,90 ^A
128,29		S E3
45 28,39		
46 9,57		TDSPP
47 162,69		! TIGHT R.
48 255,22		
49 647,90	92,13	

Arial black T. 11

SIMBOLOS DE ROADBOOK

TRACKS		CONTROL		SYMBOLS		SYMBOLS		CAPS	
	TARMAC ROAD		DSS START SELECTIVE SECTION		FENCE		PETROL STATION & TYPE OF FUEL	180	EXIT CAP
	TRACK PISTE		ASS ARRIVAL SELECTIVE SECTION		BARBED WIRE		MONUMENT	180_A	AVERAGE CAP
	OFF TRACK (HP)		CP CHECK POINT		RAIL ROAD		ANIMALS INDIVIDUAL	180_C	CAP CALCULATED (Only HP)
	LOW VISIBLE TRACK/TRACES		DN FN START / FINISH NEUTRALISATION		HOLE		ANIMALS	OBLIC	CAP THAT TURNS
P	TRACK PISTE		DN START NEUTRALISATION WITH SPEED LIMIT		COLLAPSE, DITCH, RAVINE ETC...		CAIRN	ABBREVIATIONS	
PP	PRINCIPAL TRACK/PISTE		DT FT START / FINISH NEUTRALISATION TRANSFER		RUTS		ROCKS	VG	VEGETATION
RO	ROAD		DT START TRANSFER WITH SPEED LIMIT		TWISTY /SINUOUS		MOUNTAIN	L/R	LEFT AND RIGHT
P//	PARALLEL TRACK/PISTE	T:25	T:25 NEUTRALISATION / TRANSFER TIME MAX. ALLOWED		BUMPY BROKEN		TREE	R/L	RIGHT AND LEFT
HP	OFF TRACK SIGHT DRIVING!		Waiting for restart		BUMPY		PALM TREE	onL	ON LEFT
	OFF TRACK FORBIDDEN		STOP FOR RESTART		LATERAL INCLINATION		CAMEL GRASS	onR	ON RIGHT
FPP	FOLLOW PRINCIPAL TRACK/PISTE		M/Q/ T3/T4 FUEL ZONE CATEG. AUTHORIZED TO REFUEL		POST		VEGETATION	kpL	KEEP TO THE LEFT
FRO	FOLLOW ROAD		TIME CONTROL		ELECTRIC POLE		SLOPE	kpR	KEEP TO THE RIGHT
SA	SANDY		ASSISTANCE SERVICE		ELECTRIC LINE		SMALL WADI	kpS	KEEP STRAIGHT
GV	GRAVEL		TYRE MARKING ZONE		HIGH VOLTAGE TOWER		LARGE WADI	-√	LESS VISIBLE
SAFETY			END ZONE		ANTENNA		SANDY WADI	±√	MORE/LESS VISIBLE
	DANGER LEVEL 1	ON TRACK			WELL		RIVER (WATER)	EMP	STONY
	DANGER LEVEL 2		BUMP		TANKS		LAKE /PUDDLE	/	DURING
	DANGER LEVEL 3		DIP HOLE		BARRELS		PLAIN /CHOTT	IN	IN /INTO
	GLOBAL DANGER IN THE NOTE		COMPRESSION		CONCRETE ELEMENTS		TOWARDS /DIRECTION	ET	AND / NEXT
	START SPEED LIMIT		DITCH		TIRES		ROAD WORKS	A	AT
	FINISH SPEED LIMIT		SUMMIT		SIGN POSTS		RESET /RECAL TRIP	CX	STONE
	STOP		ABOVE BRIDGE		RESTRICTED /PROTECTED AREA		350m DISTANCE	E3	NARROW
	CAUTION		UNDER BRIDGE		BUILDINGS HOUSES	DUNES / SAND		Q^T	QUIT / LEAVE
25.25	RED LINE UNDER KM= DANGER 2 IN THE NOTE		STEP UP		CHURCH /MOSQUE		SANDY PLAIN	TJS	ALWAYS
WAYPOINTS			STEP DOWN		RUINE /ABANDONED		BIG BOWL "CUVETTE"	NBX	MANY
	HIDEN WP		UP HILL DOWN HILL		FORT /CASTLE		SAND SPIT	IMP	IMPERATIVE
	CONTROL WP		CUT DANGER		CEMETERY		DUNE	EFF	COLLAPSED
	SECURITY WP		RIGHT or LEFT OVER CREST		VILLAGE		DUNE BROKEN	ORN	RUTS
	NAVIGATION WP		FENCE GATE		BIVOUAC		DUNES	BAD	BAD
	PRECISE WP		FENCE WITH CATTLE GATE		TUNNEL	DN	DUNE	RP	REJOIN
	VISIBLE WP		WALL GATE		PIPELINE	DNX	MANY DUNES	BTW	BETWEEN
	ECLIPSED WP		WADING /WATER CROSS		WALL	DNT	SMALL DUNE "DUNETTE"		MODIFICATION FROM OPENING CAR
	WAYPOINT NUMBER		CONCRETE PASS		NATIVE/LOCAL CAMP	L1 L2 L3	DUNES DIFFICULTY LEVEL		NEW NOTE FROM OPENING CAR
									BIG SMALL FOLLOW WRITTEN AS TEXT (ENGLISH)