



REGLAMENTO DE CAMPEONATO DE RALLY CROSS COUNTRY



1. CONDICIONES GENERALES

El Automovil Club Huancayo, club de base de la Federación Peruana de Automovilismo Deportivo (FEPAD); el Club Apecross club base de FDEPEM, Organizan El Campeonato de Rally Cross Country 2023.

La Participación del ACH-PERU, será en la organización y fiscalización en la categoría de Camionetas y/O otras categorías en que la FEPAD tenga Fiscalización. Estas se regirán por el Reglamento Nacional de Deporte Automotor, Código Deportivo Internacional de la FIA y sus Anexos (el Código), y el presente reglamento.

1.1. Aplicación

- Todos los pilotos, competidores y oficiales que participan en los Campeonatos se comprometen, en nombre de ellos, sus empleados y agentes, a observar todas las disposiciones que se complementen o modifiquen del Código, el Reglamento Técnico aplicable, el presente Reglamento Deportivo y las regulaciones de cada rally.
- A los efectos del Reglamento Deportivo actual, los promotores del campeonato, los fabricantes de neumáticos, los proveedores de combustible o cualquier proveedor relacionado con automóviles competitivos se consideran participantes en el rally de acuerdo con el Artículo 1.3 del Código Deportivo Internacional, y como tales deben cumplir las obligaciones que se les imponen y acatan las decisiones de la autoridad deportiva.
- El Director de la Prueba tendrá la responsabilidad de aplicar estas disposiciones y el reglamento particular del evento antes y durante el transcurso de la misma. Deberá informar a los comisarios deportivos sobre cualquier incidente de importancia que haya ocurrido y requiera la aplicación de estas disposiciones o del Reglamento Particular según lo considere apropiado, también notificará por escrito cualquier solicitud de este tipo a los competidores involucrados.
- Estará prohibido todo lo que no esté expresamente autorizado en este reglamento
- Cualquier incumplimiento de estas disposiciones será informado a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer las sanciones previstas.

1.2. Fecha de aplicación

01 de marzo de 2023

DEFINICION DE UNA CARERA DE RALLY CROSS COUNTRY.

Un Rally Cross Country es una prueba deportiva en terrenos variados, con la intención medir la habilidad y resistencia de los pilotos, así como la confiabilidad de las maquinas. En esta disciplina deportiva se medirá la habilidad de navegación de los pilotos. Los terrenos consisten en paisajes naturales, usualmente sin modificación por parte del organizador; montañas, secciones rocosas, dunas, ríos lechos de ríos secos, fango, rutas públicas, vegetación natural, arbustos, pasto alto, bosques, caminos asfaltados, senderos y terrenos nevados.

OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

Todos los pilotos, equipos, oficiales de Carrera y partes asociadas al Campeonato deben apegarse a los reglamentos de:

1. RNDA FEPAD
2. REGLAMENTO TECNICO CAMIONETAS FEPAD 2023
1. CODIGO DEPORTIVO DE LA FDEPEM
2. CODIGO DICIPLINARIO FDEPEM
3. CODIGO DE MEDIO AMBIENTE FIM
4. CODIGO MEDICO FIM
5. CODIGO ANTI-DOPING FIM
6. REGLAMENTO PARTICULAR DE LA PRUEBA

2 CAMPEONATO DE CROSS COUNTRY RALLY, EVENTOS PREMIO Y CROSS COUNTRY RALLY

El campeonato Cross Country Rally será organizado de acuerdo al reglamento FDEPEM de Cross Country Rally y el código deportivo FIM.

Y en **Camionetas con el RNDA, Reglamento tecnico FEPAD 2023.**

El campeonato FDEPEM de Rally Cross Country y los Eventos Premio se llevan a cabo cada año e incluyen los títulos y categorías siguientes:

CATEGORIAS DEL CAMPEONATO NACIONAL FDEPEM

CATEGORÌA 1: MOTO RALLY

CATEGORIA 2: MOTO ENDURO

CATEGORIA CUADS

CATEGORIA SSV

El organizador podrá incluir categorías adicionales de común acuerdo con la CNER siempre y cuando al menos cinco pilotos en dicha categoría se presenten a las verificaciones administrativas y técnicas.

Un evento del Campeonato de Cross County Rally, incluyendo excepciones debidamente aprobadas por la CNER, está siempre abierto a estas 4 categorías mencionadas aquí.

El número total de eventos listados en el Campeonato NACIONAL de Cross Country Rally FDEPEM puede incluir 1 o 2 Rally maratón, a menos que esté debidamente aprobado por el Bureau de la CNER

El título de CAMPEON solo puede ser acreditado si la persona ha completado al menos el 50% de los eventos en el calendario (numero redondeado hacia abajo del número entero).

En cualquier caso, un mínimo de dos (2) eventos deben ser completados para atribuirse cualquiera de los títulos a menos que por causa de fuerza mayor solo se realizare un evento.

En caso de fuerza mayor, la decisión será tomada por el Bureau de la CNER.

2.1 FORMATO

El formato standard debería ser como sigue:

Un evento de Rally FIM debe tener entre **2** y **6** etapas cronometradas incluyendo la etapa Super Especial (**Pròlogo**) y la Etapa maratón.

Antes del Rally se tendrán al menos 2 días para las verificaciones, el primer día debe ser para los pilotos locales y el segundo día para los pilotos fuera de la provincia donde se realiza el evento.

Un Rally Maraton debe tener más de seis (6) etapas cronometradas incluyendo un día de descanso. Antes del Rally, dos (2) días deben ser programados para las verificaciones, el primer día debe ser para los pilotos locales y el segundo día para los pilotos fuera de la provincia donde se realiza el evento. La etapas Super Especial y Maraton son obligatorias. El Reglamento Particular (SR) de un Rally Maraton puede incluir artículos que no están presentes en el Reglamento de Cross Country Rally del Campeonato .

2.2 OFICIALES Y PROCEDIMIENTOS

GENERAL

El evento será supervisado por un Jurado nacional FDEPEM, compuesto de conformidad al las provisiones del Art. 50.1 del Código Deportivo FIM.

La FDEPEM y el club organizador designaran oficiales cuya aptitud e integridad para el cargo puedan ser completamente justificados. Estos oficiales deben contar con licencia FDEPEM, FIM-LA, FIM válida para la disciplina y función apropiada.

En el caso de la participacion de Camionetas con Licencia FEPAD, el ACH _ FEPAD , designaran sus autoridades deportivas

Un oficial no podrá ser: Piloto, mecánico patrocinador, asistente, organizador o promotor del evento.

Un oficial no podrá desempeñar otra posición además de la cual le fue asignada para el evento-

En la primera reunión del jurado el director de carrera debe proveer al presidente del jurado de una lista de todos los oficiales participantes con su número de licencias nacional o internacional, <Esta lista se denominara “lista de jueces de facto”.

Todos los oficiales deberán estar disponibles portando todo el equipo necesario para el evento dentro del periodo de tiempo del evento y las protestas/apelaciones-

2.3 JURADO NACIONAL FDEPEM

El presidente del jurado y el segundo miembro del jurado son elegidos por la FDEPEM.

El tercer miembro del jurado es elegido por el club organizador.

Si los dos miembros del jurado elegidos por la FDEPEM no pueden llegar a tiempo, la FDEPEM decidirá su remplazo.

Si en caso un miembro del jurado no pueda llegar a tiempo el presidente del jurado tendrá voto.

El jurado nacional FDEPEM tiene control supremo del evento en cuanto a la aplicación de los códigos FDEPEM, Reglamento FDEPEM y Reglamento Particular (SR) los cuales debe ratificar. Consecuentemente los miembros del jurado son responsables solamente hacia el FDEPEM y/o el club que representan. Son responsables por la aplicación correcta de todas las reglas deportivas durante el evento en el cual tienen función disciplinaria y supervisora.

El jurado nacional FDEPEM no es responsable por la organización del evento.

El jurado nacional FDEPEM es el único competente para aplicar sanciones disciplinarias y responder a cualquier protesta que pueda surgir en el evento.

Las decisiones del jurado nacional FDEPEM están basadas de acuerdo al código disciplinario y deportivo FIM.

Las decisiones del jurado nacional FDEPEM se basan en mayoría simple, en caso de un empate el presidente tiene el voto dirimente.

Todas las decisiones del jurado nacional FDEPEM son necesarias para el correcto desarrollo del evento, los resultados deben ser publicados lo más pronto posible y en castellano.

En Camionetas la jurisdicción es de la FEPAD.

2.4 MINUTAS DE LAS REUNIONES DEL JURADO NACIONAL

Las minutas deben estar escritas en castellano. Deben ser preparadas por la secretaria del jurado y deben ser firmadas por la secretaria y el presidente del jurado. Una copia de estas minutas debe ser enviada a la administración de la FDEPEM y ACH FEPAD máximo 72 horas después del final del evento. Al final del evento un resumen de todas las penalidades será adjuntado al reporte.

Las minutas deben referir en detalle las decisiones tomadas a cualquier protesta (copia de las cuales debe ser adjuntada); los detalles de cualquier accidente que pueda haber ocurrido; cualquier irregularidad observada, así como la opinión del jurado nacional FDEPEM sobre el éxito de la organización y cualquier detalle a mejorar a ser considerado por la organización.

2.5 DIRECTOR DE CARRERA

El director de Carrera será responsable por la aplicación de las reglas durante el evento, las cuales estarán bajo el control del jurado internacional compuesto conforme al código deportivo FIM

El director de Carrera es responsable por la conducción y eficiente desarrollo del evento. No puede ser un miembro votante del jurado nacional, sus responsabilidades esenciales son:

- Asegurar que el recorrido está en buenas condiciones, que todos los oficiales estén presentes y listos para cumplir con sus deberes, que

todas las normas de seguridad médicas y de control estén siendo aplicadas

- Verificar la identidad de los pilotos, la correcta numeración de las motocicletas/SSV y que no haya nada que impida a los pilotos su participación en el evento que no tenga una sanción disciplinaria administrativa o técnica.
- Posponer la partida de un evento por normas de seguridad o en cualquier otro caso de fuerza mayor o proceder con la mejora del trazado, detener el evento prematuramente o cancelar parte o la totalidad del mismo.
- Impedir que un piloto o motocicleta/SSV partan u ordenar su retiro del evento si se considera esta acción necesaria por motivos de seguridad.
- Respetar y hacer respetar la normas **FDEPEM**, debe indicar las infracciones y proponer las penalidades al jurado Internacional FIM
- Ordenar la remoción del recorrido, etapas y lugares a cualquier persona que se rehúse a obedecer las órdenes de un oficial.
- Notificar al jurado Internacional FDEPEM de cualquier decisión tomada o por tomarse y de cualquier protesta dirigida a el
- Recibir los reportes de los crono metristas oficiales y otros jueces de facto y toda la información necesaria para poder elaborar su reporte oficial al jurado Nacional FDEPEM y tener los resultados provisionales aprobados del evento

3. RESPONSABLE DEL ROADBOOK ELECTRONICO

El responsable del roadbook contratado para el evento debe estar calificado para el uso del sistema utilizado en el evento, si lo hubiere

Antes de cada reunión del jurado, la persona responsable del roadbook debe suministrar toda la información relevante al director de carrera y a los miembros del jurado .

4. REGLAMENTO PARTICULAR Y SEGURO

El reglamento particular debe estar publicado en castellano.

Todo vehiculo que participe con Licencia debe de contar con el seguro obligatorio MAFRE, atendida por la FEPAD:

5. INSCRIPCIONES

Todas las inscripciones deben ser hechas por escrito en el formulario de inscripción y toda la información sobre el piloto, la máquina, el modelo de la misma debe estar incluida.

Las inscripciones deben estar impresas en castellano y deben mencionar el art. 60.5 del código deportivo de la FIM.

Cualquier persona que desee formar parte en el evento debe enviar a la secretaría del organizador el formato de inscripción firmado y acompañado por el monto del derecho a inscripción que se verá incrementado en un 100% para aquellos pilotos que se rehúsen a utilizar la publicidad del organizador. El monto del derecho de inscripción debe estar especificado en el RP-

El derecho de inscripción será completamente reembolsado en el caso de:

- Los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada
- En el caso de no poderse llevar a cabo el evento

De manera de cubrir el retiro de último minuto de un piloto, el organizador debe recomendar una póliza de seguro de cancelación que permita el reembolso de los derechos pagados.

Los coorganizadores podría rechazar la inscripción por razones justificables. La negativa y la justificación deben ser enviadas al participante por escrito a más tardar 72 horas después del cierre de inscripciones

5.1 PILOTOS INSCRITOS

Todos los pilotos inscritos deben poseer:

Una licencia Valida FEPAD 2023 .

5.2 NUMEROS DE COMPETIDOR.

La FDEPEM asignara números de competidor a los competidores permanentes en cada categoría.

En Camionetas usaran los numeros asignados por la FEPAD.

5.3 NEUMATICOS/LLANTAS

Libre en su categoría de Camionetas.

6. CÁMARA INCORPORADA

Las cámaras o cualquier dispositivo adicional, incluyendo las bases de las mismas, están prohibidas en los pilotos y en los cascos.

- Primera ofensa: advertencia/llamada de atención
- Segunda ofensa: penalidad de 5 minutos

7 CONTROL ADMINISTRATIVO

Antes del comienzo del evento, un control administrativo debe ser organizado para así poder inspeccionar las licencias, licencias de conducir, certificado de primeros auxilios,

Durante el control administrativo, equipo de seguridad variado, la información sobre seguridad, los roadbook, mapas, contactos de emergencia y otros será repartida a los pilotos.

7.1 INSPECCION TÉCNICA PRELIMINAR

Antes del comienzo del evento, una inspección técnica debe realizarse de acuerdo a los protocolos, procedimientos y horarios de la **FDPEM** y/o el reglamento particular del evento.

8. COMBUSTIBLE

El combustible utilizado, como por ejemplo, combustible normal sin plomo, debe estar en concordancia con el Reglamento Técnico FIM de Cross Country Rally.

9. CUARTEL GENERAL DEL RALLY (HQ)

El Cuartel General de Rally (Rally HQ) debe estar completamente operativo sin descanso antes de que el primer competidor comience la carrera hasta que el último competidor llegue al Bivouac.

Debe estar equipado con todo el equipo de comunicación necesario para la comunicación con los helicópteros, el Tango (vehículo médico) la camioneta de inspección, el comienzo y final de las pruebas, TC, CP etc.

Debe estar equipado para acomodar al equipo a cargo del sistema de rastreo satelital, el coordinador del equipo de rescate, el comisario deportivo, etc.

Debe ser de fácil acceso a los oficiales y ubicado lo más cercano al Bivouac posible

10 DIARIO

El organizador deberá mantener un libro de información con páginas numeradas que NO podrán ser arrancadas. Este diario deberá ser escrito a mano con hora y fecha precisa de las anotaciones. Estará comprendido de todos los mensajes enviados o recibidos en el HQ del Rally en orden cronológico como también toda la información sobre el desenvolvimiento del

evento. Estará a disposición del Director de Carrera y el Presidente del Jurado. Una versión electrónica segura del Diario también puede ser utilizada.

Al final de cada Etapa, el HQ debe reportar los acontecimientos del día al Jurado Internacional (retiros, accidentes, heridos, etc.)

11 ROAD BOOK, NAVEGACION Y REUNION INFORMATIVA

La ruta del Rally es secreta hasta que el Road Book/GPS es distribuido a los pilotos. Los organizadores que usan un sistema de GPS diferente al descrito a continuación deben mencionar el reglamento particular el funcionamiento del sistema y los posibles códigos de desbloqueo.

12 ITINERARIO OFICIAL

El itinerario Oficial (selectivo y secciones de ruta) es grabado en el GPS entregado a los pilotos, la validación en orden cronológico de cada Waypoint (WPV, WPM, WPE, WPS, WC, DZ, FZ, CP) ubicado en el roadbook garantiza el respetar este itinerario por los pilotos. Cada punto es numerado en orden cronológico en el roadbook y el GPS.

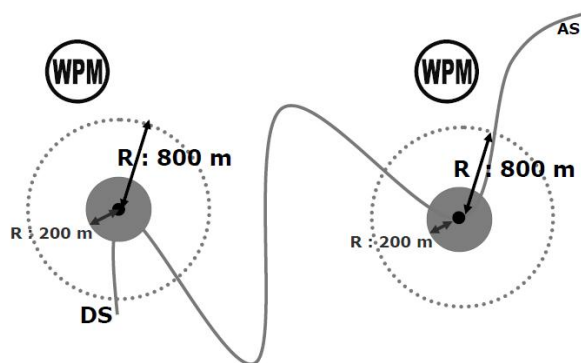
Un WPM o WPE está también afectado en los DZ y FZ de la zona e control de velocidad.

El director de carrera y el Presidente el Jurado deben tener una copia del itinerario incluyendo los puntos del GPS.

12.1 WAYPOINTS

Un waypoint (WP) es un punto geográfico definido por coordenadas de longitud y latitud. Hay diferentes tipos de Wapoints:

- a) WPV (Waypoint visible): Un waypoint visible tiene sus coordenadas en el Roadbook. Llegando a un Waypoint visible, toda la información se muestra en la pantalla del GPS. Para validar un Waypoint, el piloto debe pasar en un radio de 200 mts del mismo.
- b) WPE (Waypoint Eclipse): es un waypoint que es visible en el GPS una vez que el WPE, WPV, WPS o WPM anteriores a este waypoint han sido validados, desconsiderando la distancia entre el WPE, WPM, y WPE. Para validar el WPE un piloto debe pasar en un radio de 200mts del mismo.
- c) WPM (Waypoint escondido): Un waypoint cuales coordenadas no son reveladas a los pilotos. El GPS dirige al piloto a este punto una vez que esté dentro de los 800mts del mismo. Para validar un WPM, el piloto debe pasar dentro de los 200 mts del mismo (ver diagrama)



- d) WPS (waypoint de Seguridad): un waypoint usado para garantizar la Seguridad de los pilotos, indicado en el roadbook y cuyas coordenadas no son reveladas a los pilotos. El GPS solo lleva al piloto hacia este punto una vez que llega dentro de los 800 mts del mismo. Para validar el WPS el piloto debe pasar dentro de los 90 mts del mismo
- e) WPC (waypoint de control): Un waypoint de control es un waypoint que permite la verificación del cumplimiento del trazado del roadbook por parte del piloto, sin información alguna en el GPS más que la verificación del paso por el mismo, comparado a otros Waypoints o casillas del roadbook y su nombre.
- f) WPN (waypoint de navegación): El argumento para este radio de validación de 200mt es para permitir a los competidores mas libertad un WPN especialmente fuera de pista o en Dunas. El organizador definirá la posición exacta durante su reconocimiento y al hacerlo considerara el terreno (grava, arena, etc) para la ubicación del waypoint. Aun haciéndolo, en las dunas, con muchos vehiculos pasando por el waypoint la situación puede cambiar (ejemplo: los vehiculos se atascan, la duna cambia, etc.) durante el Rally. El organizador puede usar este waypoint para prevenir que los competidores no usen rutas desafiantes (ej: Dunas) o con dificultad de navegación. El GPS direccionara a los competidores hacia este punto una vez que lleguen al radio de apertura del mismo.

Un WPC nunca debe estar ubicado fuera del curso. El organizador deberá usar todos los WPC necesarios para cerciorarse que el piloto no utiliza atajos en el recorrido. Para validar un WPC el piloto debe pasar dentro de los 300 mts del mismo.

La tabla a continuación debe ser respetada bajo cualquier circunstancia:

WAYPOINT	DESENMASCARADO DEL RADIO EN MTS	VALIDACION DEL RADIO EN MTS
WPV	SIEMPRE VISIBLE	90
WPE	LUEGO DE VALIDAR EL WPT ANTERIOR O 3000MTS	90
WPM	800	90
WPN	1000	200
WPS	800	30

WPC WPP	NO VISIBLE 100	300 20
CP	1000 (POR EL DZS)	90
DSS	WPE O WPV SI NO EN ENLACE	200
ASS	1000	90
DZ	1000	90
FZ	WPE	90
DZS	1000	90

En cada Waypoint el odómetro debe ser recalibrado automáticamente.

12.2 FUNCIONAMIENTO DEL GPS

Solo los Waypoints para el comienzo y final de las etapas y secciones selectivas serán dados. Entre dos WPM, el GPS solo mostrara la dirección del compás y la velocidad. Una vez que los pilotos entran en el radio de los 800 mts. de un WPM, el GPS mostrara todas las funciones usuales de un GPS: COG, SOG, CTW, DTW.

Para validar su paso el piloto debe pasar dentro de los 90mts de un WPM. Los pilotos deben respetar el orden cronológico de los WPT de la etapa en consideración. Si este no es el caso el GPS solo mostrara el rumbo seguido en el compás y la velocidad. Por el contrario el piloto puede forzar al GPS a un reseteo en otro WPT presionando el botón "W+" o el "W-"

12.3 PENALIDADES

Waypoint omitido (WPV, PM, WPE, WPC, WS, DZ, FZ): será definido cada día en la primera página del roadbook o en la nota modificatoria del día. Penalidades para CP omitido.

13 ROAD BOOK

Todos los pilotos recibirán un Road Book (en papel o electrónico) el cual indicara el itinerario que ha sido reconocido y será "abierto" y "barrido". Solo esta ruta es abierta y validada por el equipo de apertura. Indicara puntos de paso obligatorios (WPV, WPM, WPE, WPS, WPC, DZ, FZ Y CP) los cuales deben ser respetados bajo pena de sanciones.

El uso de Road Book electrónico es opcional en el 2021. No se aceptaran protestas debido a la disponibilidad o uso del road book electrónico.

Entre dos puntos obligatorios de paso el itinerario del Road Book es recomendado.

Cualquier peligro!!! (**PELIGRO 3**) debe ser un WPS (validado a 90mts), y en el recuadro antes de este Danger!!! (**PELIGRO 3**) el odómetro debe ser automáticamente recalibrado.

Cualquier peligro 2 (!!) y 3(!!!) será automáticamente señalado a los competidores por una alarma sonora generada por el Sistema de Alerta vehículo a vehículo.

En el primer Road Book la lista completa de los símbolos (de acuerdo al modelo al final de los apéndices) debe aparecer. El road book de cada etapa tendrá en sus primeras páginas la descripción de la etapa. La lista de los símbolos y las descripciones deben estar en dos idiomas mínimo, incluyendo Inglés.

Las notas de modificación en el road book hechas por el equipo de apertura del organizados deben estar firmadas por el director de carrera y publicadas en la cartelera oficial, como tarde a la apertura de la reunión el día antes del comienzo de la etapa.

Estas notas completan el road book adicionando información sobre dirección y peligros. Solo se permiten en el piloto su máquina las notas en la etapa actual (road book oficial) y las modificaciones incluidas en el road book. El poseer mapas dados por el organizador está permitido a excepción de imágenes satelitales.

La adición de cualquier otra nota en el road book, como indicadores geográficos útiles a la navegación, distancias, puntos GPS etc., están prohibidos. Revisiones serán llevadas a cabo en los road books usados por los pilotos y, de ser necesario, deberán regresar los road books al final de la etapa especial al comisario encargado de recogerlos.

1ra ofensa: penalidad de 3 horas

2da ofensa: descalificación

Una sección selectiva o sección de carretera en una pista existente se verá en el road book como línea sólida.

Una sección selectiva o sección de carretera corriendo fuera de la pista se verá como una línea segmentada.

Los pilotos deberán en todos los casos adaptar su manejo al terreno el cual cambiara con frecuencia. Especial atención se debe prestar en todo momento, sin importar el tipo de ruta (selectiva, carretera, fuera de vía...)

Sera posible el crear "Zonas Lentas" en el road book con velocidad limitada en las partes del sector selectivo que comprenda riesgos.

Un espacio (habitación) debe ser dedicado (no es obligatorio pero recomendado) para que los pilotos puedan preparar su road book, Si se prepara dicha área debe ser incluida en el reglamento del evento. En este caso el road book será guardado por el organizador y distribuido a los pilotos justo antes del comienzo de la etapa. Si no hay área dispuesta, el road book será distribuido a los pilotos al arribo del enlace de la etapa anterior.

En cualquier momento el jurado puede pedir a los pilotos que entreguen su road book, es más si hay una protesta 8º luego de un accidente) el piloto debe entregar su road book al jurado.

Si el organizador tiene el equipo necesario para imprimir el road book a color, incluyendo las notas del equipo de apertura, el road book puede ser distribuido 1 hora antes de la salida del tramo o la etapa del día.

14. DESBLOQUEO DE GPS

Por medidas de Seguridad, los pilotos tendrán 2 maneras de desbloquear el GPS utilizando dos códigos específicos:

1. Código "Emergency code" (código de emergencia).
Para un piloto que desea retirarse, este código desbloqueara completamente el GPS e permitirá al piloto introducir nuevos puntos manualmente.
El uso de este código será sancionado con 6 horas de penalidad por uso.
2. Código "WPM"
Este código, dado por el control de carrera a petición del piloto a través de Sistema de Rastreo Satelital, permite al GPS funcionar "normalmente" y mostrar todos los waypoints, DTW, CTW, COG, SOG y cambiara el waypoint oculto (WPM) a un waypoint visible (WPV).

Los usos de este código tendrán las siguientes penalidades:

- Del primer al tercer uso: 3 horas de penalidad por uso
- Desde el cuarto uso: 6 horas de penalidad por uso.

14.1 PROCEDIMIENTO DE REVISION DEL GPS

Durante el evento los pilotos son responsables del funcionamiento correcto del GPS proporcionado por el organizador. El GPS debe estar encendido y conectado permanentemente a la fuente de poder y antena durante toda la etapa. Toda evento causado por el piloto (perdida, destrucción, apagado, etc.) que no permita leer el GPS y todo o cualquier acto de fraude o manipulación resultara en penalidades a ser decididas por el Jurado de Directores Deportivos y podrán ser hasta la descalificación del piloto.

Se realizaran revisiones al final de cada etapa.

De acuerdo al modelo del GPS el piloto deberá:

- Colocar el GPS en pantalla de "checks" a su llegada al TC. Todos los waypoints aparecerán en una pantalla "clear" (transparente) o en "grey" (gris): validado o no validado. La persona encargada de las revisiones anotara cualquier infracción y estas serán firmadas por el piloto. Si algún piloto se niega a firmar el formulario de revisión él/ella recibirá una penalidad de 10' El controlador anexara una nota a la tarjeta del piloto y enviara una copia a la dirección de carrera.
- O entregar el GPS para ser descargado. La persona responsable del control del GPS proveerá la lista del as infracciones al director de carrera.

En caso de protesta, acompañado del debido deposito, el piloto tiene media hora después de ser notificado para poner una protesta por escrito al Director de Carrera. El GPS será entonces desmantelado y sellado por un Director Técnico en presencia del piloto (o su representante) antes de ser examinado por un técnico el cual entregara su reporte al Director de Carrera y al piloto.

14.2 BRIEFING

La reunión principal debe ser en Castellano, luego una traducción a otros idiomas puede ser hecha. Luego de cada reunión es obligatorio por parte del organizador publicarla en una hoja en la cartelera oficial. Es recomendado enviarla a todos los pilotos las minutas de todas las reuniones (por email, social media, etc...).

15 APERTURA DE LA RUTA

La tarea principal del vehículo que abre la ruta es mejorar la seguridad de todos los competidores, recorriendo primero la ruta y, de ser necesario, hacer cambios o adiciones en las notas de la ruta, cambiando el curso o, en ciertas circunstancias, recomendar la eliminación de un sector selectivo.

Los organizadores se les solicita proponer un equipo competente incluyendo de ser posible un antiguo piloto de renombre para el vehículo abridor. El abridor no puede ser un piloto que ha trazado la ruta.

Este vehículo debe ser de tipo "Rally" (o un Cuad) con todo el equipo necesario. El equipo completo de apertura debe estar en el punto de partida 4 días antes del comienzo del Rally. Las tareas de apertura comienzan 3 días antes del comienzo del Rally.

15.1 RUTA

La Ruta está dividida en etapas que comprenden una o varias Secciones Selectivas (SS) conectadas por secciones de carretera.

Durante el evento los pilotos deben cumplir con las reglas de tránsito de los países a través de los cuales pase el evento.

Cualquier piloto que no cumpla con estos requerimientos será penalizado como sigue:

- a) 1ra infracción: una penalidad de tiempo igual a 30',
- b) 2da infracción: una penalidad de tiempo de 1 hora,
- c) 3er infracción: hasta descalificación.

La policía u oficiales que lleven el record de cualquier infracción de las regulaciones de tránsito hecha por un piloto debe informarle al igual que se haría a cualquier usuario regular de las vías.

De decidir no parar al piloto que ha incurrido en falta, pueden pedir al organizador aplicar las penalidades, provisto que:

- a) Notificación de la ofensa llega a los organizadores a través de los canales oficiales y por escrito, antes de la publicación de la clasificación de la etapa durante la cual fue cometida la ofensa;

- b) Los reportes de las ofensas tienen suficiente detalle para asegurar que la identidad del piloto que cometió la falta es establecida sin lugar a dudas y los lugares y horas de la ofensa son completamente correctos;
- c) Las quejas no son susceptibles a interpretaciones diversas.

15.2 ETAPAS

La distancia en km de las etapas diarias debe estar adaptada a la dificultad del terreno, de manera que los pilotos puedan llegar de día en condiciones de carrera normales. Etapas de más de 700 kilómetros, incluyendo secciones de carretera y selectivas, pueden ser autorizadas si la petición del organizador está justificada, y con las medidas de seguridad apropiadas. Este requerimiento de derogatoria debe ser enviado a la Administración FDEPEM tan pronto esté lista el itinerario preliminar.

Después de cada etapa, un periodo de descanso de un mínimo de 6 horas es obligatorio. Un periodo de descanso de 18 horas es obligatorio luego de 10 etapas o luego de completar 6000 kilómetros. El Director de Carrera podrá permitir a un piloto comenzar una etapa nueva sin comprobación de su descanso de 6 horas solamente una vez en un periodo de 10 días y de acuerdo con las recomendaciones del doctor del evento. En este caso el piloto debe estar una hora antes de su hora de partida teórica.

15.3 PROLOGO

La organización de un prólogo es obligatoria. Es una prueba que precede a la primera etapa de la competencia y será organizada el día anterior al primer día de carrera. Todos los pilotos deben participar en ella y el resultado será tomado en cuenta para la clasificación del evento como también cualquier tipo de penalidades relacionadas. Deberá tener entre 2 y 20 km de longitud. Un factor multiplicador de 8 será aplicado a cada uno de los tiempos cuando la distancia sea entre 2 y 10km. Cuando la distancia sea entre 10 y 20 km el factor multiplicador será de 5.

El recorrido del prólogo debe ser con road book. No habrá control de velocidad, en el caso de que el prólogo se realice con señales y banderas deberá ser descrito en el RP y podrá ser reconocido previamente.

15.4 SECCIONES SELECTIVAS (SS)

Las Secciones Selectivas son llevadas a cabo en pistas y secciones de "carreteras" abiertas al público. Debe tomarse gran precaución en relación a otros usuarios de las vías.

Las Secciones Selectivas deben ser elaboradas de tal manera que los pilotos puedan completarlas durante el día en condiciones normales de carrera, no deben exceder los 500 km.

Está prohibido la partida de una selección selectiva de noche.

Al anochecer si los pilotos todavía están en carrera, una supervisión debe ser enviada desde el la dirección de carrera y debe permanecer en pista hasta el arribo del ultimo piloto

En zonas agrícolas, bosques y áreas sensibles al medio ambiente o inseguras, definidas por waypoints y marcada en el Road Book, el itinerario y todas las marcas del Road Book deben ser respetados. Está completamente prohibido cortar camino a través de campos, bosques, jardines y pantanos.

Este estricto respeto a la ruta también debe ser aplicado a la etapa Súper Especial la cual debe estar marcada.

Cualquier incumplimiento de esta regla será penalizado con 15'.

En todos los otros casos, solo los puntos GPS dados por el organizador son considerados pasos obligatorios. El Road Book es solo una herramienta de navegación.

Está prohibido el bloquear deliberadamente el paso de motocicletas/SSV o evitar que sobrepasen.

Está prohibido que los pilotos manejen en dirección opuesta a la dirección de las Secciones Selectivas, bajo amenaza de penalización la cual puede resultar en descalificación del evento.

PARA LA CATEGORIA 1

En una etapa, la distancia acumulada de las Secciones Selectivas debe ser **no mayores a 500** kilómetros.

Reabastecimiento de combustible será provisto a no más de 250km. Durante el reabastecimiento la carrera será neutralizada por lo menos **20** minutos.

La zona de reabastecimiento no puede ser zona de servicio.

PARA CATEGORIA 2 Y CUADS:

En una etapa, la distancia acumulada de las Secciones Selectivas no debe exceder **500** kilómetros.

El reabastecimiento para las Categorías 2 y cuads será previsto antes de los 125 kilómetros. Durante el reabastecimiento la carrera será neutralizada por lo menos 20 minutos.

La zona de reabastecimiento no puede ser zona de servicio.

15.5 INICIO DE UNA SECCION SELECTIVA (SS)

Al comienzo de una Sección Selectiva, cuando la motocicleta/SSV se detiene en frente la zona de largada, el crono metrasta de turno anotara en la tarjeta del piloto el tiempo real de salida de la motocicleta/SSV (hora y minuto), luego anunciara los últimos 30 segundos, 15 segundos y 5 segundos por separado. Luego de los últimos 5 segundos, la señal de partida será dada y esto debe estar seguido de la partida de la motocicleta/SSV.

El permanecer en la zona de largada por más de 30 segundos luego de la señal de partida incurrirá en una penalidad de 2 minutos.

Cualquier piloto que se niegue a partir a la hora y posición indicada al comienzo de una Sección Selectiva será penalizado posiblemente con la descalificación del evento.

La partida de una Sección Selectiva a la hora indicada en la tarjeta de tiempo puede ser retrasada por el crono metrasta.

Una partida hecha antes de que el oficial de la señal será penalizada con un minuto. Esta penalidad no descarta la aplicación de sanciones más serias que puedan ser aplicadas por el Jurado nacional **FDEPEM, ACH- FEPAD**, particularmente en el caso de una ofensa repetida.

Cuando el piloto no puede presentar su motocicleta con el motor encendido al comienzo de una Sección Selectiva, la penalidad será de un minuto por minuto de retraso

15.6 FINAL DE UNA SECCION SELECTIVA (SS)

La llegada al final de la Sección Selectiva será tomada a velocidad, con anuncios colocados de la siguiente manera:

- a) Anuncio a cuadros amarillo (comienzo de la zona)
- b) Después de aproximadamente 100 mts, anuncio de cuadros rojo (llegada a velocidad)
- c) A una distancia de aproximadamente 150 a 300 mts, 2 anuncios rojos (cronometro y STOP) y un anuncio beige final “zona de salida” con 3 franjas cruzadas

El detenerse entre el anuncio amarillo y el nuncio de STOP está prohibido, bajo amenaza de penalidad que puede resultar hasta en la descalificación del piloto del evento. La hora de llegada es grabada en la línea de llegada con un equipo crono-printer. Es recomendado que el organizador instale una cámara con foto/finish para solucionar los empates. La última será duplicada con cronómetros manuales. A una distancia de 150 a 300 metros

de la llegada, el piloto se detendrá en un control de tiempo señalado por un reloj rojo y una señal roja de STOP. El crono metrista de turno ingresará en la tarjeta del piloto su hora de llegada (hora, minuto y segundo), la cual será su hora de comienzo para la siguiente sección (hora y minuto). El piloto que no se detenga en el control de llegada a marcar sus tiempos será penalizado, hasta la descalificación.

Los tiempos de llegada son tomados en base a segundos.

Si el podio de llegada está pautado en una ubicación diferente a la llegada real, los detalles del procedimiento de control de tiempos, etc. debe estar en el Reglamento Particular.

15.7 ZONA DE CONTROL DE VELOCIDAD

En las zonas definidas como Zonas de Control de Velocidad, la velocidad de los pilotos, en las secciones de Carretera como también las Secciones Selectivas, estará limitada; el valor de este límite estará indicado en el Road Book. Es responsabilidad del piloto el adaptar su velocidad a la zona y tráfico local.

Estas zonas estarán marcadas en el roadbook por un recuadro marcado "DZ" (comienzo de la zona) y un recuadro FZ final de la zona) y la velocidad máxima permitida. La ausencia de señales de velocidad no da causa a protesta. La chicharra o señal de alarma no son indicadores oficiales de una zona de control de velocidad. Si hay una alerta visual o sonora será disparada 5km antes de la zona.

Todas las Zonas de Enlace serán tomadas como "Zonas de Control de Velocidad".

En algunos casos, cuando los pilotos deben reducir su velocidad considerablemente, en un cruce de carretera por ejemplo, una zona de control de velocidad (DZ-FZ de 40km/h) será definida.

El sobrepasar a otro piloto está autorizado, siempre y cuando no se supere la velocidad máxima autorizada para la zona.

Los controles de velocidad se llevarán a cabo mediante GPS

En una Zona de Control de Velocidad, si se sobrepasa el límite de velocidad pautado puede aparecer una señal en la pantalla del GPS para indicar el exceso de velocidad grabado.

Un área de desaceleración de 90 metros alrededor del comienzo de la zona como también un área de 90 metros alrededor del final de la zona será permitida.

Una infracción de velocidad (SI) es hecha cuando se excede la velocidad máxima una o varias veces en la misma zona de Control de Velocidad

Cuando se excede en velocidad, una señal de pulso se graba en el GPS cada 150mts o cada 10 segundos. Cada señal de pulso (IMP) será penalizada de la siguiente forma:

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

Ejemplo: Zona imitada a 40km/h. Un piloto pasa las dos primeras señales a 100km/h luego la 3ra a 70km/h, la 4ta a 52km/h y las restantes están por debajo del límite.

Calculo: $2 \times 6' + 1 \times 2' + 1 \times 1'$ Total de penalidades: 15 minutos.

La segunda infracción de velocidad será cuando vaya a velocidad excesiva una o varias veces en otra Zona de Control de Velocidad. El Número de Infracciones de Velocidad (NSI) será sumado durante el evento. Desde la segunda infracción y para todas las restantes, cada señal de pulso (IMP) será penalizada de la siguiente forma.

- Hasta 20km/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 40km/h, el mismo piloto pasa la primera señal a 72 km/h, la 2da a 58 km/h, la 3ra a 41 km/h, las otras están por debajo del límite.

Calculo: $1 \times 2' + 2 \times 1'$ Penalidades: 4 minutos x 2 que hace un total de 8 minutos de penalidades ya que es la 2da Infracción de Velocidad (NSI=2), luego x tres para la tercera Infracción de Velocidad (NSI=3), x cuatro para la cuarta Infracción de Velocidad (NSI=4) etc.

Los controles serán solicitados por el Director de Carrera de la FIM o el Jurado Internacional y serán ejecutados por un técnico de GPS en presencia de un oficial o Juez de facto.

El Jurado Internacional puede descalificar si el exceso de velocidad se considera fue hecho intencionalmente.

15.8 ENTRADA A ZONA DE CONTROL DE VELOCIDAD

La entrada a la Zona de Control de Velocidad grabada en el GPS estará indicada en el road book por un recuadro marcado "DZ" y por un Waypoint de seguridad (WPS). Para validar la entrada a la Zona "DZ", el piloto debe pasar a menos de 90 metros (radio alrededor del WPS "DZ"). En un radio de 1000 metros de este WPS, el GPS del piloto se activara (DTW, CTW con una flecha) para guiar al piloto al comienzo de la zona. 90 mts antes de este punto GPS el piloto será señalado por el GPS que se está acercando a la Zona de Control de Velocidad (desaceleración). Los 90 mts situados luego del punto GPS, son considerados zona de desaceleración (zona de tolerancia), antes de entrar a la zona de control.

15.9 ZONA DE CONTROL DE VELOCIDAD

La zona de control aparecerá permanentemente en la pantalla del GPS del piloto, de manera que el piloto no puede reclamar por no saber de la entrada o salida de la zona. La velocidad del piloto estará limitada a la velocidad máxima permitida ente el punto de entrada y el punto de salida de la zona, independientemente de la ruta tomada entre esos dos puntos.

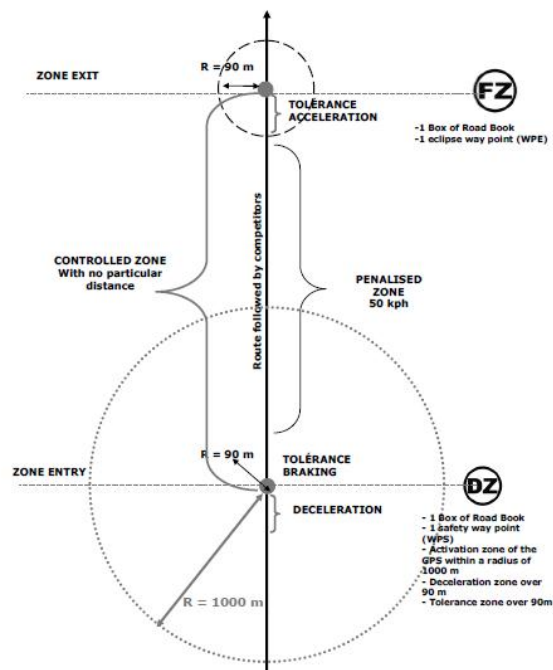
15.10 FINAL DE LA ZONA DE CONTROL DE VELOCIDAD

El final de la zona de control de velocidad con GPS estará indicada en el road book por un recuadro marcado "FZ" y por un waypoint eclipse (WPE).

Alrededor de este punto con un radio de 90 metros, habrá una zona de tolerancia para así poder evitar discusiones referentes a la velocidad. Los pilotos pueden Re-acelerar desde esta zona. El punto de salida de la zona de control de seguridad es un punto de paso obligatorio.

Para validar la salida de la Zona "FZ", el piloto debe pasar a menos de 90 metros (radio alrededor del WPE "FZ").

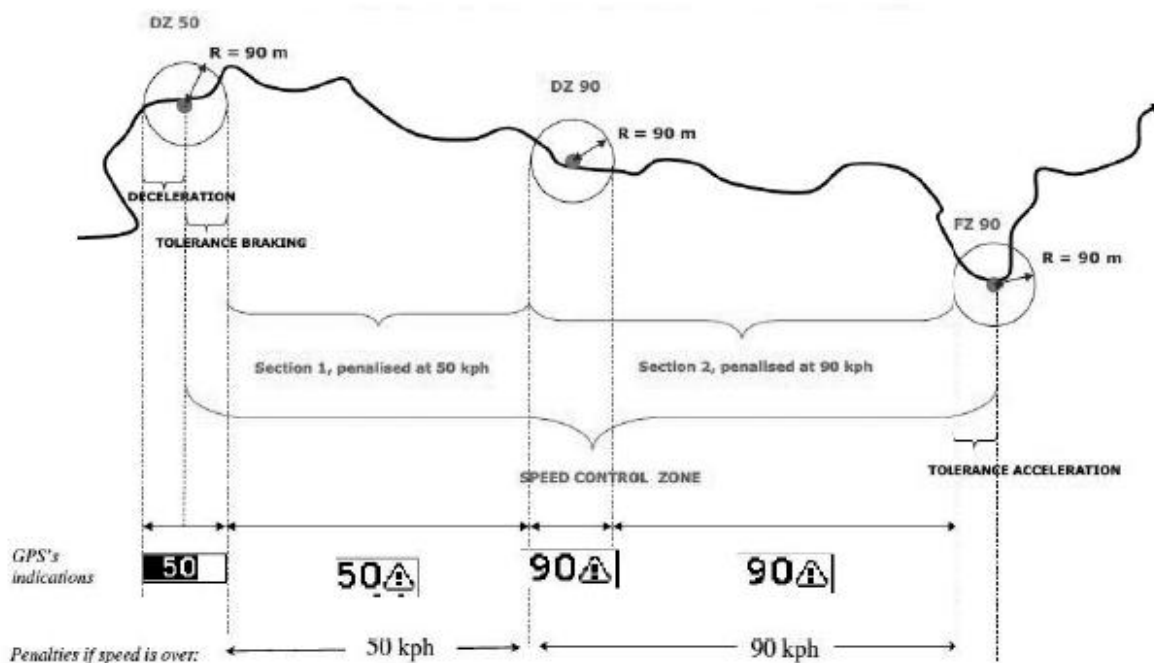
15.11 CONTROL DE VELOCIDAD CON WPS Y WPE



15.12 ZONAS DE CONTROL DE VELOCIDAD SUCESIVAS CON DIFERENTES VELOCIDADES.

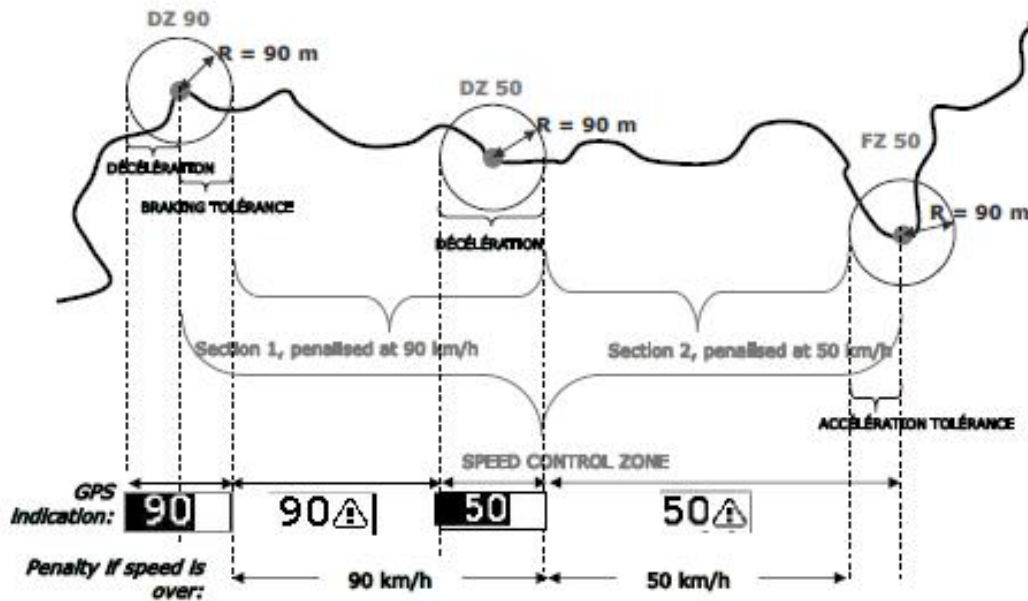
Cuando la zona de control de velocidad consta de dos áreas sucesivas, con velocidades de valores diferentes, la velocidad máxima dentro del radio de 90mts antes de ingresar al waypoint de la segunda sección será siempre la velocidad máxima de las dos áreas. En caso de límite de velocidad de desaceleración, entrando al radio de 90mts de este waypoint será el comienzo del área de desaceleración. En un área compuesta de 2 zonas de control de velocidad sucesivas, con velocidad máxima de valores diferentes, el waypoint en medio de los dos avisara de la modificación del límite de velocidad

2 SECCIONES SUCESIVAS, VELOCIDADES EN INCREMENTO: 50 A 90 KM/H



Si la 2da zona de control de velocidad tiene una velocidad menor que la 1ra zona, el GPS lo mostrara (números blancos en un fondo negro) tan pronto como el piloto entra al radio de 90mts alrededor del waypoint de entrada de la segunda zona de control de velocidad. Al mismo tiempo el GPS todavía mostrara el triángulo de alarma de velocidad.

2 SECCIONES SUCESIVAS, VELOCIDADES EN DECRESCIMIENTO: 90 A 50 KM/H



16 ORDEN DE PARTIDA

GENERAL

En Rallies de auto/motocicleta, el tiempo mínimo entre la hora de partida de la última motocicleta y la hora de partida del primer auto debe ser de 30 minutos o 1 hora (decidido por el organizador). Si el intervalo es de una hora, debe ser mencionado en el reglamento particular y las reglas deben ser adaptadas a una hora.

De ninguna manera puede un piloto salir una vez que el primer auto ha partido.

Los primeros 10 participantes partirán de uno en uno cada 3 minutos. Los siguientes 10 participantes partirán de uno en uno cada 2 minutos, el resto partirá de uno en uno o de dos en dos cada minuto o cada 30 segundos.

El orden de partida de los vehículos de la Categoría 3 (SSV) será definida en cada evento en consulta con el organizador y representante de la FIA. Tomará en cuenta el tipo de terreno, los vehículos inscritos y cualquier otro elemento que asegure la condición de partida más segura para todos los competidores.

Si el formato de la carrera lo permite (misma ruta y tiempos) las Categorías 1 y 2 se mezclaran en la partida.

Cualquier tardanza en llegar a la partida del **Prólogo**, Sección Selectiva o Etapa, será penalizada con un minuto por cada minuto de retraso. Más de 30 minutos o 1 hora de retraso, la partida será negada.

Para las Etapas con varias Secciones Selectivas, el comienzo de la segunda Sección Selectiva será dado de acuerdo a la llegada de la Sección Selectiva

precedente (intervalo mantenido al segundo). A este tiempo se le agrega el tiempo calculado para la posible sección de carretera y los 5 minutos prescritos.

En el caso de una reagrupación, la orden de partida será la de llegada al control de tiempo. Los primeros 15 pilotos partirán de 1 en 1 cada tres minutos. Los demás partirán (de uno en uno o de dos en dos) minuto a minuto o cada 30 segundos.

En caso de problemas de seguridad, el Director de Carrera podrá modificar el orden de partida.

16.1 PRÒLOGO

La partida del pròlogo será llevada a cabo según la clasificación provisional del Campeonato Nacional de Rally Cross Country actual, o , para el primer evento del año, la clasificación final del Campeonato del año anterior.

Los primeros 15 pilotos de cada categoría (1,2, y 3) partirá en orden inverso a su clasificación. El intervalo entre pilotos será definido el Reglamento Particular.

Si uno o más pilotos de renombre (a discreción del jurado) participan y no aparecen en la clasificación provisional del campeonato actual, partirán primero antes que los pilotos clasificados en el Campeonato Nacional **FDEPEM**. Luego de finalizado el pròlogo, tres clasificaciones separadas se harán, una para la Categoría 1, una para la Categoría 2 y una para la Categoría cuads.

16.2 PRIMERA ETAPA

La orden de partida de la primera etapa se dará siguiendo la clasificación del **Pròlogo**: Los primeros 15 pilotos de cada categoría (Categoría 1, 2 y **cuads**) comenzaran en los primeros 15 puestos en orden reversa de la clasificación del **pròlogo**.

Si no hubo Etapa Súper Especial (por causa de fuerza mayor):

El orden de partida de la primera Etapa se dará de acuerdo a la clasificación provisional del actual Campeonato Nacional de Rally, o, para el primer evento de la temporada, la clasificación final del Campeonato del año anterior. Los primeros 15 pilotos de cada categoría (Categoría 1, 2 y **cuads**) darán partida en orden reverso a su clasificación. Uno por uno cada 3 minutos para la categoría 1 y uno por un cada 2 minutos para las categorías 2 y 3; el restante darán partida (uno por uno o de dos en dos) cada minuto o cada 30 segundos.

Si uno o más pilotos de renombre (a discreción del jurado) participan y no aparecen en la clasificación provisional del campeonato actual, partirán primero antes que los pilotos clasificados en el Campeonato Nacional FDEPEM.

16.3 SEGUNDA ETAPA Y ETAPAS SUBSECUENTES.

El orden de partida de la segunda y etapas subsiguientes será en el orden de la clasificación de la Selección Selectiva o la acumulación de Secciones Selectivas del día anterior.

Los primeros 10 participantes partirán de uno en uno cada 3 minutos. Los siguientes 10 participantes partirán de uno en uno cada 2 minutos, el

resto partirá de uno en uno o de dos en dos cada minuto o cada 30 segundos.

16.4 PARTIDA COLECTIVA (PARTIDA EN MASA)

La organización de una partida colectiva no es recomendada. Si de todas maneras se organiza una partida colectiva, debe ser llevada a cabo solo si el terreno lo permite (no polvo) y durante la última etapa. El procedimiento de esta partida colectiva debe ser publicado en el reglamento particular.

17 ETAPA MARATON

Definición: La Etapa Maratón consiste de dos días de competencia. Cada día es considerado una etapa.

La organización de una Etapa Maratón es **altamente recomendable**. La Etapa Maratón no puede incluir a la Última Etapa.

Durante la noche entre los dos días de carrera, un Bivouac sin asistencia externa llamado Bivouac Maratón será organizado. La presencia de los pilotos en este bivouac es obligatoria. Si no se organiza un Bivouac Maratón, los pilotos regresaran a su bivouac u hotel luego de dejar sus vehículos en un Parque Cerrado.

Para los vehículos (maquinas) de las categorías 1, 2 y Cuad:

1. Solo una Etapa Maratón puede ser realizada durante el evento. Si el evento tiene una duración de más de 10 días, una segunda Etapa Maratón puede ser realizada (debe ser validada por la comisión CER).
2. La organización debe proveer de un área llamada Parque de Trabajo Maratón delimitado dentro del Biouvac y custodiado en todo momento.
3. Solo los Oficiales del Evento y el equipo de TV de la organización pueden ingresar al Parque de Trabajo Maratón. La Prensa no puede ingresar.
4. Los aros de las motocicletas/cuads serán marcados por el personal técnico la tarde antes del primer día de la Etapa Maratón.
Para los competidores de la categoría 1, las llantas ya habrán sido marcadas durante la inspección técnica al comienzo del evento. De todas maneras deben reportarse al mismo equipo técnico para la marcación de los Aros. La hora y lugar deben ser especificados en el Reglamento Particular.
Si el piloto no hizo marcar sus aros dentro del tiempo establecido en el reglamento Particular, se aplicara una penalidad
5. Está completamente prohibido reemplazar aros sin marca durante los dos días de la Etapa Maratón. En caso de violar esta regla una penalidad por asistencia prohibida se aplicara.
6. El cambio de aros o llantas entre pilotos está prohibido.
7. Los pilotos pueden trabajar en sus motocicletas/SSV una vez entren al Parque de Trabajo Maratón.
Para los pilotos en la Categoría 1, el tiempo de trabajo estará indicado en el Reglamento Particular. La ayuda entre pilotos no está permitida.

Para los pilotos en la Categoría 2, el tiempo de trabajo es de 60 minutos. Los pilotos pueden usar materiales que llevan consigo o de otro piloto (Cadena, filtro, etc.). El intercambio de piezas entre pilotos está permitida.

Si un piloto permanece en el Parque de Trabajo por más del tiempo permitido, pero por un máximo de 30 minutos, este será penalizado con una hora. Más allá de los 30 minutos, el piloto debe abandonar el parque de trabajo.

8. Está prohibido que un piloto que ya haya salido del Parque de Trabajo regrese.
9. Los pilotos están autorizados a ingresar al Parque de Trabajo en la mañana, 10 min antes de su hora de partida.
10. En el segundo día de la Etapa Maratón las marcas hechas en los aros/llantas serán revisadas por el personal técnico en el Bivouac CH.
11. El Bivouac de la Etapa Maratón debe respetar el Código de Medio Ambiente FIM.
12. Si la motocicleta luego de culminar la primera etapa de la etapa maratón no está en condiciones para partir al día siguiente, el piloto debe reparar la motocicleta de lo contrario no le estará permitido partir para la segunda etapa de la etapa Maratón.

Recibirá entonces una penalidad de 6 horas

17.1 CAMBIO EN EL ORDEN DE PARTIDA

Por razones de seguridad, al final de cada etapa, el Jurado nacional FDEPEM podrá reposicionar a un piloto, a su discreción, a solicitud del piloto al Director de Carrera, para la partida de la siguiente etapa.

En ningún caso puede este piloto reposicionado partir delante de un piloto que este entre los primeros 15 puestos de la etapa siguiente.

El número de reclasificación le será permitido a discreción del Jurado nacional FDEPEM. La petición debe ser hecha antes del briefing (reunión de pilotos) de culminación de ese día.

17.2 NO PARTIDA O ABANDONO EN UNA SECCION/ETAPA SELECTIVA

Un piloto que no esté presente al comienzo de una Etapa y que no haya informado a la Dirección de carrera será descalificado.

El piloto que no desee o no pueda comenzar una Etapa debe de todas formas hacer acto de presencia, enviar a un representante a la partida de la Etapa o haber informado al Director de Carrera antes del comienzo de la Etapa. En este caso, recibirá una penalidad de la siguiente manera:

Seis (6) horas + Penalidad **de Etapa** (SP) + Tiempo máximo de la Sección Selectiva + el valor de todos los waypoints no validados.

Un piloto que comienza una Etapa pero que no la termina recibirá la penalidad siguiente (no le será permitido regresar a la meta luego de abandonar):

Tres (3) horas por abandonar la Etapa + SP + Tiempo máximo de la Sección Selectiva + el valor de todos los waypoints no validados.

Categoría 1, **2 y Cuad**: Para obtener puntos **FDEPEM**, un piloto no debe tener más de un (1) SP (penalidad deportiva) del número total de Secciones Selectivas del Rally. Si tiene más de 1 SP, este piloto puede finalizar el Rally pero aparecerá en la clasificación FIM con cero (0) puntos.

En todos los casos, para aparecer en la clasificación final **FDEPEM**, un piloto debe partir en la última Sección Selectiva, cruzar la meta y estacionar su motocicleta/cuad/SSV en el Parque Cerrado antes de la hora límite de cierre.

17.3 MOTOCICLETA/SSV INABILITADA PARA PARTIR

Al comienzo de una Etapa o una Sección Selectiva si los Oficiales técnicos/ Director Técnico nota que una motocicleta/SSV manifiesta una condición que no es compatible con el uso normal, debe de inmediato informar al Director de Carrera, el cual puede requerir que esta condición sea rectificada.

En este caso el tiempo que lleve, en minutos, el trabajo será considerado como tantos minutos de retraso registrados en una sección de ruta. Para prevenir que el piloto trate de ganar el tiempo perdido durante la reparación, se le dará una nueva hora de partida, previsto que no haya partido el primer carro o el TC este cerrado.

18 ASISTENCIA, REMOLQUE Y REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

GENERAL

La asistencia o remolque de un piloto todavía en carrera puede ser llevada a cabo solo por personas/vehículos oficialmente registrados en la carrera o en la categoría de asistencia. Todo los vehículos de competencia que hayan ya abandonado la carrera y tenga su placa y numero de carrera tachada en negro pueden ser considerados como vehículos de asistencia, si lo autoriza la Dirección de Carrera.

Toda infracción al reglamento de asistencia incurrirá en penalidades hasta e incluyendo la descalificación de la carrera.

El piloto es responsable de su asistencia y/o mecánico. Cualquier comportamiento irregular de la asistencia y/o mecánico durante el evento (verificaciones, enlaces, área de asistencia autorizada, parque cerrado, paddock, etc.) resultara en penalización para el piloto.

El uso de equipo de radio, HF, VHF, CB y teléfono puede ser regulado. Los límites de uso o prohibición de los mismos deben estar especificados en el Reglamento Particular.

18.1 ASISTENCIA AUTORIZADA

1. En una Sección Selectiva

La asistencia y remolque están autorizados hasta para cruzar la línea de meta, sin penalidades, solo por el equipo de un carro, motocicleta o camión inscrito oficialmente en la Carrera y todavía en Carrera.

Un vehículo de asistencia puede trabajar en una Sección Selectiva solo después de la aprobación de la Dirección de Carrera y luego del cierre del control al final de la Sección Selectiva.

El piloto que se beneficia de la asistencia será penalizado con 3 horas por remolque y/o asistencia + Penalidad **de Etapa** (SP) + Tiempo Máximo de la Sección Selectiva + Tiempo no hecho en las secciones de ruta + valor de todos los waypoints no validados.

2. En sección de Ruta:

Durante el comienzo y final de las Etapas como también en las Secciones de ruta, la asistencia está permitida. Los Vehículos de Asistencia y su equipo pueden trabajar en las motocicletas.

Durante la Etapa Maratón la asistencia está autorizada solo: antes de la salida y en la parte de carretera de la partida del día 1 como también a la llegada y el final de la sección de carretera del día 2. Si la asistencia ocurre en cualquier otro sitio resultara en una penalidad de 6 horas.

El transporte o remolque de las motocicletas en una sección de carretera resultara en una penalidad de 3 horas a menos que esté autorizado vía excepción por el Reglamento Particular o el Jurado Internacional.

3. En el Bivouac:

Por el equipo de un carro, motocicleta o camión inscrito oficialmente y aun en carrera, por vehículos de asistencia y su equipo, por mecánicos acreditados por el capitán del equipo para viajar en avión.

Luego de haber pasado el control al final de la etapa, pilotos (o personas inscritas como asistencia en el mismo equipo) pueden sacar su vehículo fuera del bivouac para reabastecimiento, para ir a un hotel o llevar a cabo pruebas técnicas, dentro de un radio de 15km del bivouac.

Para estas pruebas el Sistema de Rastreo Satelital debe estar encendido.

18.2 ASISTENCIA PROHIBIDA

Las siguientes están prohibidas, con penas de hasta e incluyendo la descalificación:

1. El transporte de piezas y/o efectos personales o asistencia, transporte o remolque por un vehículo y/o persona que no sea un Carro, motocicleta, SSV, Camion oficialmente inscrita y aun en carrera o sea vehículo de asistencia y su equipo está prohibida.

2. La acumulación, lanzamiento o uso de paracaídas para dejar repuestos, herramientas, efectos personales o gasolina en cualquier país por donde pase el Rally.
3. Toda asistencia realizada en un lugar cerrado, o vigilado, inclusive si este está dentro del área del Bivouac. Una tienda no es considerada un lugar cerrado.
4. La presencia de un Vehículo de Asistencia en la ruta de una Sección Selectiva.
5. Durante una etapa con varias Secciones Selectivas, la asistencia está prohibida en el comienzo, final y secciones de carretera de los especiales intermedios. Solo asistencia de la primera Sección Selectiva y la llegada de la última Sección Selectiva será permitida.
6. Durante reabastecimiento en una Sección Selectiva, la asistencia está prohibida, antes, durante y luego del reabastecimiento.
7. Toda asistencia aérea no controlada por los organizadores. Asistencia aérea se considera la presencia en una Etapa de una aeronave teniendo a bordo a una persona con cualquier relación a un competidor.

19 COMBUSTIBLE/AUTONOMIA

AUTONOMIA

Cada piloto es responsable de calcular su combustible. En ningún caso puede un piloto reclamar al organizador si su vehículo no cubre la distancia mínima mencionada en el Reglamento Particular, sin importar la naturaleza del terreno.

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

19.2 REABASTECIMIENTO DURANTE UNA SECCION SELECTIVA.

Es responsabilidad del piloto el reabastecimiento. El reabastecimiento debe hacerse con el motor apagado.

El piloto no puede estar en su vehículo durante el reabastecimiento

Categoría 1, 2 y Cuad

Una neutralización de 20 minutos se hará cada vez que haya reabastecimiento durante una Etapa Especial.

Cada reabastecimiento será precedido por un CP. Luego de haber entregado su tarjeta de tiempos, cada piloto debe llevar su vehículo al camión de reabastecimiento. El combustible se repartirá en el orden de llegada al CP. Luego de reabastecer el piloto se presentara al Control de Neutralización y recobrara su tarjeta. Una nueva partida se dará al final de la neutralización.

La neutralización puede ser manejada por GPS sin la asistencia de un Marshal. El competidor será el único responsable de su tiempo de comienzo de neutralización.

Un comienzo adelantado de este control será penalizado como sigue:

- 2 minutos por cada 30 segundos.

Esta penalidad también aplicara para la salida de cualquier neutralización

Al no ser la zona de reabastecimiento zona de servicio, toda asistencia externa está prohibida durante el reabastecimiento, con penalidades que serán emitidas a discreción del Jurado nacional FDEPEM. Solo a otros competidores les está permitido ayudar a sus iguales.

19.3 REABASTECIMIENTO EN CARRETERA Y EN EL BIVOUAC

En vías donde hay disponible estaciones deservicio con gasolina Súper 95 o 98 es responsabilidad de los pilotos reabastecer a su cuenta.

Cuando no hay estaciones de servicio cerca al Bivouac, el organizador proveerá el combustible en el Bivouac. Este combustible normalmente está incluido en la inscripción.

20 TARJETA DE TIEMPOS

1. Al comienzo de cada Etapa, los pilotos recibirán una tarjeta de tiempos donde están asignados los tiempos para cubrir cada sección de ruta y los tiempos máximos autorizados para cada Sección Selectiva. Cada tarjeta de tiempos debe ser entregada al crono metrista al finalizar cada Etapa y reemplazada por una nueva tarjeta al comienzo de la siguiente Sección Selectiva. Únicamente el piloto es responsable de su tarjeta de tiempos.

2. Cualquier alteración o corrección a la tarjeta que no haya sido aprobada por escrito por un controlador resultara en descalificación del evento.

3. La presentación de la tarjeta en los puntos de chequeo y la exactitud de los ingresos hechos a la misma son responsabilidad del piloto.

Solo los crono metristas están autorizados a ingresar los tiempos en la tarjeta, ya sea por escrito o una impresora.

4. Los pilotos tienen la obligación de registrarse, bajo amenaza de penalidad que pudiese resultar en la descalificación del evento, en todos los puntos mencionados en la tarjeta de tiempos, y en el orden en el cual están listados.

La ausencia de la visa en cualquiera de los controles resultara en una penalidad fija, posiblemente descalificación del evento, como este indicado en el Reglamento Particular o en el Road Book. Estas penalidades pueden variar de Etapa a Etapa.

La pérdida de la Tarjeta de tiempos resultara en una penalidad de 5 minutos.

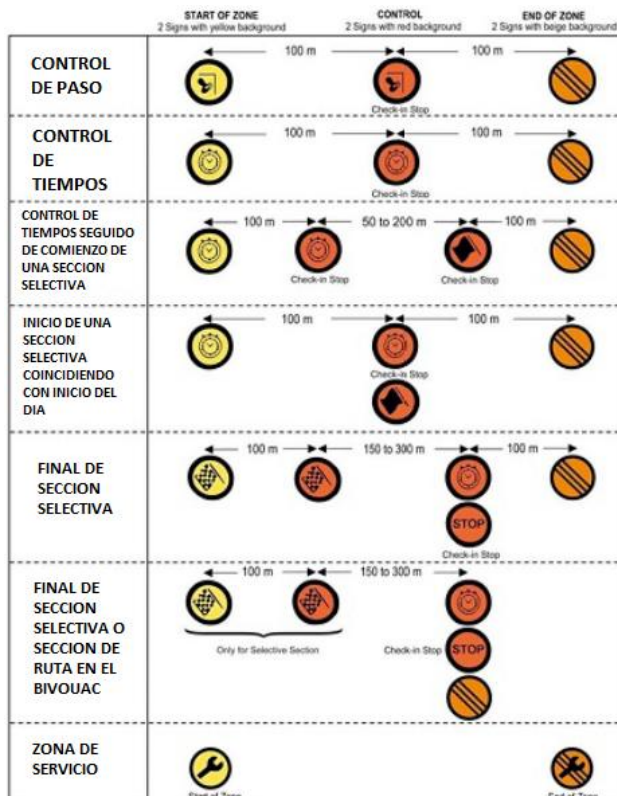
5. Un piloto no puede presentar su tarjeta en un control sin su motocicleta/SSV.

20.1 ZONAS DE CONTROL

Todos los controles deben ser pasados en el orden definido por el Road Book.

Todos los controles, como por ejemplo de tiempo, comienzo y final de Secciones Selectivas, Control de Paso serán marcados en el GPS con un "WPS" y estarán indicados por medio de paneles estandarizados como sigue

(Todas estas distancias son aproximadas y no pueden ser reclamadas si su ubicación es precisa):



1. A menos que el Director de Carrera lo decida de otra forma, los puestos de control están operativos una hora antes de la hora de paso del primer piloto. Dejaran de funcionar una hora después de la hora de paso ideal del último piloto, tomando en cuenta:

- Su hora de comienzo
- Su hora asignada
- El retraso por descalificación del evento
- El tiempo máximo autorizado

2. El comienzo de la zona de control está indicado por un recuadro de alerta con un fondo amarillo. A una distancia de aproximadamente 100 metros, la posición del punto de control se indicara por un recuadro con fondo rojo. El final de la zona de control, aproximadamente en 100 metros se indica por un recuadro final con un fondo beige y tres barras negras.

Los recuadros siempre se deben encontrar a la derecha de la zona de control.

La amplitud de esta zona no debe exceder 15 metros. En las áreas donde hay diferentes puntos de acceso posibles, es obligatorio delimitar la amplitud con una señal oficial doble.

3. Cualquier zona de control como por ejemplo cualquier zona entre el primer recuadro Amarillo de alerta y el recuadro final beige son considerados Parque Cerrado. La duración de la parada no puede exceder al tiempo requerido para las operaciones de control.

4. Está completamente prohibido entrar o salir de un área de control desde cualquier otra dirección que la prescrita por el itinerario del Rally o reingresar a un área de control luego de haberse ya registrado en ese control, con pena de:

- a) 1ra ofensa: 10 minutos
- b) 2da ofensa: 1 hora
- c) 3ra ofensa y subsiguientes: 3 horas

5. El tiempo ideal para checar tarjeta es responsabilidad del piloto

La hora oficial es la hora del GPS.

6. Los pilotos deben seguir las instrucciones del jefe del punto de control bajo pena de hasta descalificación en caso contrario.

7. Todas las distancias que definen las zonas de control son aproximadas y no pueden ser sujetas a reclamo.

20.2 CONTROL DE TIEMPOS

En los controles de tiempos al comienzo de una etapa o una sección selectiva, a los pilotos no se les permitirá checar por adelantado. Cualquier retraso entre la hora verdadera y la hora ideal del chequeo será penalizado en base a un minuto por minuto o fracción de minuto de retraso. Más allá de 30 o 60 minutos de retraso, al piloto no se le permitirá partir.

En los controles de tiempo al final de una etapa como también en el Parque Cerrado al final del evento, a los pilotos se les permite checar por con adelanto sin penalidades. Cualquier retraso entre la hora verdadera y la hora ideal del chequeo será penalizado en base a un minuto por minuto o fracción de minuto de retraso hasta el límite del Tiempo Máximo Permitido.

Más allá del Tiempo Máximo Permitido, el piloto será penalizado como sigue: Tiempo Máximo Permitido para la Sección en cuestión + Penalidad de sección.

Luego del cierre del control, el chequeo debe hacerse en el HQ del Rally.

Un piloto puede salir de nuevo la mañana siguiente si está en conformidad con el Art. 80.13, párrafo 2.

En los controles de tiempo, los oficiales de control de turno indicaran en la tarjeta de tiempos la hora de presentación que corresponde al preciso momento en el que el piloto le presenta la tarjeta al controlador. La tarjeta será estampada solo si el piloto, junto con su motocicleta está cerca de la mesa de control.

El procedimiento de chequeo comienza en el momento en el que la motocicleta pasa el panel que marca la entrada a la zona e control de tiempo.

Entre el panel que marca la entrada a la zona y el punto de control al piloto no se le permitirá hacer ninguna parada o manejar a velocidad sospechosamente baja. El tiempo ideal de chequeo se obtiene sumando el tiempo asignado para cubrir la sección de ruta al tiempo de comienzo de esta sección. Estos tiempos se indican en horas y minutos y siempre son expresados en la forma: 00.01 a 24.00.

El piloto no incurrirá en penalidad alguna por llegar antes de tiempo si el tiempo de entrada de la motocicleta a la zona de control corresponde al minuto ideal del chequeo.

Cualquier falta de cumplimiento de estas reglas de procedimiento de chequeo (particularmente la entrada a la zona de control más de un minuto antes del tiempo de chequeo efectivo), están sujetas a un reporte escrito al Director de Carrera por parte del Jefe del punto de control.

En propuesta por parte del Director de Carrera, el Jurado Internacional puede decidir modificar la aplicación de la penalidad fija por exceder el tiempo máximo autorizado en la Sección Selectiva, definida en el Art. 80.19. Se les informara a los pilotos tan pronto sea posible.

1. Si una Sección Selectiva cronometrada es seguida por una Sección de ruta, la hora del chequeo que figura en la tarjeta de tiempos constituye ambos la hora de llegada al final de la Sección Selectiva y el comienzo de la nueva Sección de ruta.
2. Cuando el control de tiempo es seguido por el comienzo de una Sección Selectiva, los dos puntos serán combinados en una sola zona de control, para la cual los paneles se organizaran de la siguiente manera:
 - a) Panel amarillo con cronometro (comienzo de la zona)
 - b) Luego de aprox 100 metros, panel rojo con cronometro (punto de chequeo)
 - c) A una distancia de aprox 50 a 200 metros, panel rojo con bandera (comienzo de Sección Selectiva)
 - d) Finalmente, a aproximadamente 100 metros más, panel beige con tres franjas negras.

En el control de tiempos al final de la Sección de Ruta, el crono metrista ingresara primeramente la hora de chequeo del piloto y segundo la hora de partida esperada para la Sección Selectiva.

Debe observar un intervalo de 5 minutos entre la hora de chequeo y la hora de partida para la Sección Selectiva.

El crono metrista puede modificar la hora de partida. En este caso, la hora de partida para la Sección Selectiva prevalece.

Todas las distancias que definen los controles son aproximadas y no están sujetas a reclamos.

20.3TIEMPO MAXIMO PERMITIDO

1. Sección de Ruta – Comienzo y Final

Una hora meta es dada para cada Sección de Ruta, con un tiempo máximo permitido. Cualquier piloto que exceda esta hora meta tendrá una penalidad de un minuto por minuto de tardanza, hasta el tiempo máximo permitido. Los pilotos que ingresen luego de este tiempo máximo tendrán una penalidad de enlace por el día (PL).

2. Sección Selectiva

Las Secciones Selectivas serán corridas en tiempo real, con un tiempo máximo permitido. Los pilotos que lleguen luego de este máximo tendrán una penalidad fija por el día.

20.4 CAMBIO DE TIEMPO MAXIMO PERMITIDO

Si, al final de una Etapa, la mayoría de los pilotos que comenzaron la etapa no han cruzado la línea de meta de la Sección Selectiva del día, el tiempo máximo de ese día puede ser reconsiderado a sugerencia del Director de Carrera a la discreción del Jurado nacional.

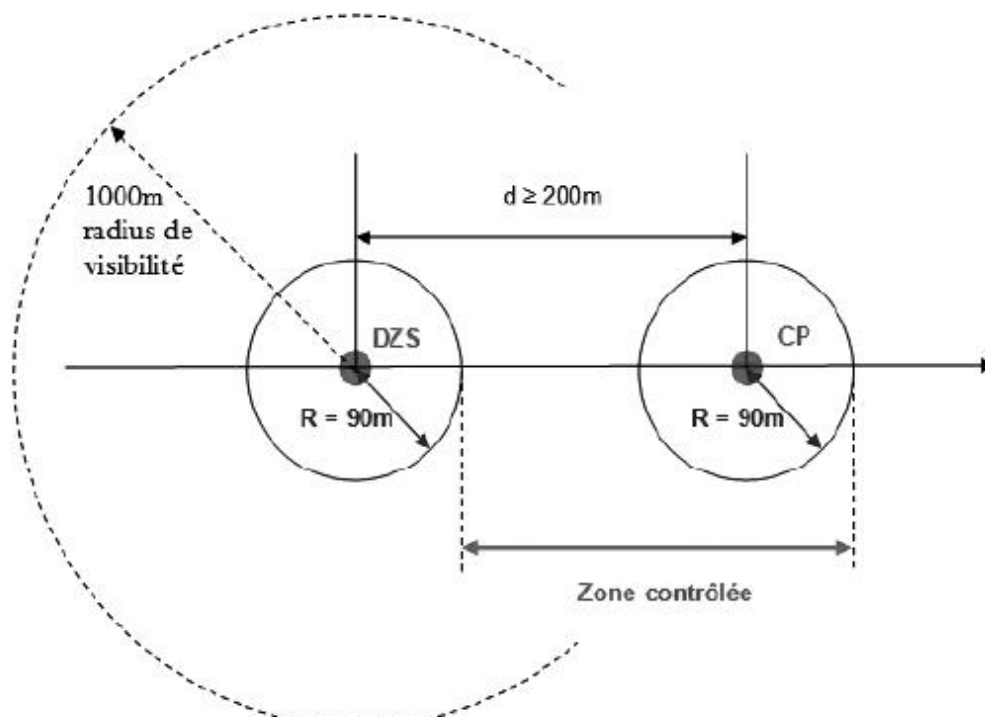
20.5 CONTROL DE PASO

Para cada etapa, controles de paso obligatorios serán ubicados e identificables en los mapas provistos por la organización, serán mencionados en el road book y diseños precisos estarán representados por la señal CP.

Ver Art. 80.20 para el señalamiento de los controles.

Los pasos estarán cronometrados al Segundo y anotados en una hoja de paso por la persona a cargo del puesto. El paso de los pilotos puede ser concretado por una perforación o estampa diferente en cada CP.

Para asegurar el área del CP, un “área de seguridad” será demarcada en cada CP; la velocidad estará limitada a 40km/h y monitoreada por GPS; un control de velocidad será hecho de acuerdo al diagrama líneas abajo. Los paneles de entrada a la zona del CP no indican el Comienzo de la Zona de Seguridad (DZS), solo la información de la pantalla del GPS prevalecerá.



20.6 HORA DE CIERRE DEL CONTROL DE PASO

La hora de cierre del control de paso se decidirá tomando en cuenta:

- La distancia recorrida desde el comienzo de la sección considerada,
- El tiempo promedio de la sección considerada (Selectiva o de Ruta) impuesto por el tiempo máximo permitido, el tiempo individual de cada piloto incrementado por 60 minutos.

Esta hora de cierre será mencionada en el road book o el adicional.

20.7 CIERRE DEL CONTROL DE PASO

Luego del cierre de un control de paso, la validación del GPS del waypoint correspondiente se tomara en cuenta y dará fe de que el piloto cumplió con la ruta oficial. En este caso no habrá penalidad por CP no validado. **El horario de cierre de los controles de paso deberá ser mencionado en el road book o en un boletín.**

20.8 PENALIDADES POR CP NO VALIDADO

Las penalidades son las siguientes:

No validar un CP por ejemplo no validar el WPS: 120'

No tener perforación o estampa en el CP: 5'

20.9 REAGRUPAMIENTO

El propósito del reagrupamiento es el de reducir la brecha entre pilotos resultante de retrasos y/o abandonos.

A la llegada al reagrupamiento, los pilotos entregaran al crono metrista su tarjeta. Recibirán instrucciones de su hora de partida.

Deben inmediatamente llevar sus motocicletas al Parque Cerrado.

Por razones de seguridad (tormenta de arena u otras causas), Un reagrupamiento en un time check (control de tiempo) dará fin al sector selectivo de la etapa en convoy. Durante este convoy todos los pilotos deberán transitar por la ruta o desvió indicado.

20.10 PENALIDADES FIJAS (FP) / PENALIDADES DE ETAPA (SP)

La penalidad fija (FP) es asignada por exceder el tiempo máximo autorizado o no haber respetado ciertas reglas deportivas.

La penalidad **de Etapa** (SP) se asigna para prevenir que el piloto sea descalificado

21 PARQUE CERRADO

El Parque Cerrado es un área cerrada y cercada, previene que personas no autorizadas entren al mismo. Las motocicletas permaneces bajo supervisión y bajo la responsabilidad del organizador local. Sus límites deben estar demarcados y supervisados por un número suficiente de oficiales para asegurar el ingreso solo de personas autorizadas. Debe tener solo una entrada y una salida. Los oficiales a cargo del control deben utilizar un emblema de fácil reconocimiento por todas las personas involucradas, los pilotos en particular.

PRINCIPIOS

Las motocicletas/SSV estarán bajo la regla del Parque Cerrado:

- a) Tan pronto entran a un parque de partida, reagrupamiento o fin de etapa, y hasta su salida del mismo, si estos se proveen.
Parque Cerrado luego de la inspección Técnica Preliminar no es obligatorio.
- b) Tan pronto entran a una zona de control y hasta su salida de la misma.
- c) Tan pronto llegan al final del Rally y hasta que vence el periodo para protesta. En caso de protesta, el sistema de Parque Cerrado permanece hasta que el Jurado nacional haya tomado una decisión en cuanto a la protesta.
- d) Durante el transporte se aplicara la regla de Parque Cerrado.

Cualquier incapacidad de cumplir la regla de Parque Cerrado resultara en la descalificación del evento.

BIVOUAC

La zona del Bivouac estará determinada por una zona ficticia, el centro de la cual será la estructura del **control de carrera** hecha por los organizadores (o cualquier camión indicado por los organizadores) y en el cual estará instalada la cartelera oficial.

El **control de carrera** estará operativo luego del cierre del Control de Tiempos al final de la etapa.

Cualquier miembro del equipo (incluido el piloto) está autorizado para manejar el vehículo fuera del bivouac para pruebas técnicas solamente fuera de la ruta de cualquier Sección Selectiva. Cuando se hace esto, el sistema de rastreo satelital debe estar conectado y en la posición "on", bajo penalidades a la discreción del Jurado Internacional.

Está prohibido el manejar a velocidades excesivas y/o peligrosamente en el área del bivouac, bajo penalidades que pueden llegar a la descalificación de la carrera, decididas por el Jurado de Comisarios Deportivos.

La presencia de motocicletas/cuads/SSV dentro del área de catering está prohibida y puede conllevar una penalidad financiera.

22 EQUIPO DE SEGURIDAD OBLIGATORIO PARA RALLY:

22.1 UNIFORME. La tripulación debe de presentarse con el uniforme homologado por la FIA, bajo las consideraciones de la FEPAD:

22.2 GPS

El GPS lo provee el organizador y es obligatorio.

Este equipo debe ser instalado de acuerdo a las instrucciones provistas.

Es responsabilidad del piloto el instalar correctamente los elementos mecánicos y eléctricos antes de la inspección técnica y con la ayuda de los kits de instalación comprados del proveedor indicado en el Reglamento Particular. La conexión eléctrica debe estar protegida por un fusible de 2 amp y dar una corriente constante de entre 9 y 30 voltios. La montura mecánica debe ser flexible y usar los amortiguadores de caucho (silent blocks) provistos.

Este equipo esta personalizado con un número de serie atribuido al piloto. No está permitido hacer cambios al GPS sin autorización del proveedor. Cualquier cambio de equipo entre los vehículos esta prohibido con penalidades de hasta e incluyendo la descalificación de la carrera.

Todo equipo de navegación de cualquier tipo está controlado, especialmente el GPS.

El acto de traer o poseer un sistema que no esté explícitamente mencionado en estas regulaciones está prohibido y resultara en la descalificación de la carrera sin importar el modo y tecnología usada para evaluar o estimar la posición.

Durante el Rally, el piloto es responsable por el funcionamiento correcto de su sistema de rastreo. Debe estar operacional y permanentemente conectado, fuente de poder y antena conectado, todo el tiempo durante las etapas. Cualquier incidente causado por el piloto (pérdida, destrucción, desconexión, etc.) y/o cualquier intento de fraude o manipulación encontrado resultara en una penalidad decidida por el Jurado Internacional FIM que podrá llegar e incluir la descalificación del piloto.

22.3 SISTEMA DE RASTREO

En rally con etapas largas, en ambiente desértico, con la probabilidad de manejo lento, un sistema completo de rastreo y seguridad, que incluye todos los métodos de transmisión conocidos (teléfono, SMS, Datos) tipo "iritrack" es obligatorio para cada piloto.

Durante el Rally el piloto es responsable del correcto funcionamiento de su Sistema de Rastreo. Debe estar en funcionamiento y conectado permanentemente, con la fuente de poder y cables aéreos conectado durante cada la Etapa. Cualquier incidente causado por el piloto (pérdida, destrucción, desconexión, etc.) y/o cualquier intento de fraude o manipulación encontrado resultara en una penalidad decidida por el Jurado nacional FDEPEM que podrá llegar e incluir la descalificación del piloto.

22.4 SISTEMA DE ALARMA VEHICULO A VEHICULO

Para rallyes de autos-motocicletas solamente, y con vista hacer el adelantado de vehículos más fácil, una un Sistema de Alarma de Vehículo a Vehículo, tipo “Sentinel” (equipo que señala al piloto que puede ser adelantado por otro vehículo) es obligatorio.

Para la Categoría 3, el sistema de alarma de vehículo a vehículo es obligatorio.

Este sistema debe estar en funcionamiento durante toda la Etapa: el encendido del equipo es responsabilidad del piloto. En todos los casos en los cuales el sistema no esté en funcionamiento el piloto en cuestión tendrá una hora de penalidad.

Los pilotos a los que vaya a sobrepasar otro vehículo (auto, moto, SSV o camión) deben dejarse sobrepasar. Los infractores reincidentes recibirán penalidades que podrán llegar hasta e incluir la descalificación de la carrera serán impuestas por el Jurado nacional FDEPEM.

22.5 ODOMETRO (MEDIDOR DE VIAJE) – MODELO LIBRE

Un odómetro conectado únicamente a la rotación de las ruedas. Este equipo no debe estar conectado a ningún otro equipo que pueda utilizar la información. La función de “Odometro” del GPS no puede ser considerada como medidor de viaje y por ende no puede tomar su lugar.

22.6 EQUIPO OPCIONAL DE SEGURIDAD

Compas de GPS, repetidor de velocidad y compas magnético electrónico están autorizados.

22.7 EQUIPO PROHIBIDO

Todo equipo de emisión de señal, HF, VHF, CB o cualquier otro medio de comunicación están prohibidos.

Por medidas de seguridad únicamente, la presencia de un teléfono satelital y/o Teléfono GMS están autorizadas. El número le debe ser dado al organizador durante la revisión administrativa. El teléfono debe estar apagado durante las Secciones Selectivas.

Durante las Secciones Selectivas se podrá hacer uso del teléfono, con el vehículo apagado, solo en caso de algún problema para indicar retiro, un accidente o avería . De antemano el piloto debe informar al HQ del Rally de su situación vía su Sistema de Rastreo Satelital.

Estos teléfonos pueden ser usados, con la moto detenida, en secciones de carretera/ruta.

Toda infracción resultara en penalidades de hasta e incluyendo la descalificación.

22.8 ENLACES DE SATELITE:

Todos los enlaces de satélite u otros enlaces entre el vehículo en competencia y una base externa u otro vehículo, que no sea el Sistema de Rastreo Satelital o baliza de emergencia provista por el organizador están prohibidos

22.9 DATOS:

Todo sistema de transmisión de datos que permita el rastreo de los vehículos y manejo de flota de vehículos está prohibido, sin importar que medio o sistema técnico se utilice, con pena a descalificación de la carrera, con la excepción del Sistema de Rastreo Satelital y sistema de alarma de vehículo a vehículo.

23 MEDIO AMBIENTE

El organizador debe distribuir bolsas de basura a cada piloto y proveer de un punto de acopio/recolección para la basura en el bivouac, partida, punto de reabastecimiento, en la asistencia y en la meta. Estos puntos deben estar claramente identificados, por ejemplo con una bandera específica. Recolectores de aceite deben proveerse en estos puntos.

Los organizadores son responsables de la limpieza de estos puntos de acopio/recolección y por retornarlos completamente limpios.

Los pilotos y su asistencia son responsables de llevar la basura a los puntos de acopio. Cualquier infracción a esta regla conllevara una multa de 200EUR.

Los organizadores deben proteger el suelo de la zona de reabastecimiento.

24 CRONOMETRAJE

INSTRUMENTOS DE CRONOMETRAJE

El cronometraje es responsabilidad del Director de Carrera.

La persona responsable del cronometraje debe poseer una licencia de Cronometraje.

Para poder llevar a cabo sus responsabilidades, el cronometrista debe usar, de acuerdo al tipo de competencia, el sistema de cronometraje más apropiado.

El cronometrista de turno debe tener a su disposición instrumentos de cronometraje de reserva para corroborar las lecturas de los instrumentos en uso.

Los pilotos deben aceptar cualquier tipo de sistema de cronometraje.

25 RETIRO – DESCALIFICACION

En caso de retiro, para evitar búsquedas infructuosas y un desvío de los medios reservados para la cerrera, el piloto está en la obligación de dar información por cualquier medio posible y tan rápido como sea posible la HQ de Rally indicando su identidad, posición e intenciones. El HQ de Rally solicitará confirmación de la posición cuando el piloto se encuentra en un lugar deshabitado. El organizador debe colocar el número de teléfono del HQ de Rally en los brazaletes de identificación o en cada road book.

El piloto es el único responsable de comunicar su posición aun si envía a un tercero para hacerlo.

El no respetar esta medida de seguridad podrá, bajo decisión del Jurado nacional, resultara en una multa de 500 dólares a 2000 dólares, deducibles, de ser necesario, del depósito cuando este se hace de acuerdo al Reglamento Particular.

Por otra parte, el Jurado nacional **puede derivar el caso al comité de disciplina** para infligir una sanción mayor

26 CIERRE DEL RECORRIDO

Un vehículo de la organización (escoba) cerrara el recorrido. Como es imposible garantizar que el camión escoba pasara por el punto exacto en el que un vehículo se ha averiado, es responsabilidad del piloto el indicar su posición al HQ del Rally usando el equipo de emergencia a bordo.

El camión escoba recogerá a los pilotos y vehículos averiados.

Cualquier piloto que se niegue a subir al camión lo hace bajo su responsabilidad y debe firmar un formulario de descarga de responsabilidad civil que le será presentado por los miembros de la organización encargados de cerrar el recorrido.

Los pilotos que abandonan su vehículo antes del paso del camión escoba lo hacen bajo su completa responsabilidad. Al organizador no se le puede hacer responsable en caso de daño o robo.

27 CLASIFICACION GENERAL

El Director de Carrera es el responsable del cronometraje. La compañía de cronometraje escogida por el organizador tiene la responsabilidad de entregarle la clasificación en formato oficial

Las penalidades estarán expresadas en horas, minutos y segundos. Los resultados finales serán determinados sumando los tiempos obtenidos en las Secciones Selectivas y las penalidades (incurridas por el piloto en las Secciones de Ruta y otras penalidades expresadas en tiempo).

El competidor que logre el total menor es proclamado ganador en la clasificación general, el siguiente siendo segundo, y así sucesivamente. Las Clasificaciones por categoría son calculadas de la misma manera.

En caso de un accidente, el Jurado tiene la posibilidad de bonificar a un competidor, cuando este competidor paro por asistir a otro piloto herido. El Jurado debe tener la posibilidad técnica de calcular el tiempo perdido. Esta bonificación de tiempo es únicamente a discreción del Jurado

En caso de un empate técnico (dead heat), el competidor que tenga el mejor tiempo para la última Sección Selectiva será proclamado ganador. Si esto no es suficiente para determinar al ganador, los tiempos de las Secciones Selectivas previas se tomarán en consideración. A excepción de las etapas donde no se han corrido Secciones Selectivas, los empates técnicos se determinarán de acuerdo al orden de los números de partida. Esta regla será aplicada en cualquier momento durante el rally.

27.1 DEFINICION DE LAS CLASIFICACIONES VARIAS

Clasificación parcial de una Sección Selectiva: No oficial, distribuida para información solamente (prensa, equipos...).

Clasificación provisional de una Sección Selectiva: Publicada por el Director de Carrera a las 19h:00 el día de la etapa considerada (a menos que otro horario sea explícitamente puesto en el SR)

Clasificación Final de una Sección Selectiva: Publicada por el Director de Carrera a las 19h:00 el día después de la etapa considerada (a menos que otro horario sea explícitamente puesto en el RP)

Clasificación provisional de una Etapa: Publicada por el Director de Carrera a las 19h:00 el día de la Etapa considerada (a menos que otro horario sea explícitamente puesto en el SR)

Clasificación Final de una Etapa: Publicada por el Director de Carrera a las 19h:00 el día después de la etapa considerada (a menos que otro horario sea explícitamente puesto en el RP)

Clasificación General provisional del Evento: Publicada por el Director de Carrera a las 19h:00 el día de la Etapa considerada (a menos que otro horario sea explícitamente puesto en el RP)

Clasificación General Final del Evento: Publicada por el Director de Carrera a las 19h:00 al final del rally.

27.2 FORMATO DE LOS RESULTADOS DIARIOS.

Los resultados, preparados por el organizador (de acuerdo al formato oficial), deben incluir la siguiente información:

- Logo FDEPEM, Logo ACH_ FEPAD y Logo del Campeonato.
- Título, sede, fecha e IMN del evento
- Título de la Etapa/Sección Selectiva
- Nombre y firma del Presidente del Jurado FDEPEM y el Director de Carrera
- Posición, número, apellido, primer nombre, nacionalidad, FMN, motocicleta
- Tiempo total y diferencia con el puesto anterior

Overall General:

Uno para la Categoría 1 – Rally

Uno para la categoría 2- Moto enduro

Uno para la categoría Cuad

Uno para la Categoría SSV

Categoría 1 – FDEPEM Campeonato Nacional de Rally Cross Country Moto-Rally

Categoría 2: FDEPEM Copa Nacional de Rally Cross Country Categoría Moto enduro

Categoría 2 y Cuads: Copa Nacional de Rally Cross Country Clase Mujeres

Categoría 2 y Cuads: Copa Nacional de Rally Cross Country Clase Junior

Categoría 2 y Cuads: Trofeo Nacional de Rally Cross Country Clase Veteranos

Categoría Cuads: FDEPEM Copa Nacional de Rally Cross Country Categoría Cuads

Categoría 3: FDEPEM Copa Nacional de Rally Cross Country Categoría SSV

27.3 Adjudicación de puntos al final del evento.

En cada evento del Campeonato Nacional Rally Cross-Country FDEPEM, los puntos son adjudicados, de acuerdo a la escala líneas abajo, a todos los pilotos y fabricantes clasificados en la categoría del Campeonato Nacional de Motociclismo como también solo a los pilotos de cada una de las Copas de Rally Cross-Country FDEPEM y Trofeo Veteranos FDEPEM.

Categoría 1 – FDEPEM Campeonato Nacional de Rally Cross Country Moto-Rally

Categoría 2: FDEPEM Copa Nacional de Rally Cross Country Categoría Moto enduro

Categoría 2 y Cuads: Copa Nacional de Rally Cross Country Clase Mujeres

Categoría 2 y Cuads: Copa Nacional de Rally Cross Country Clase Junior

Categoría 2 y Cuads: Trofeo Nacional de Rally Cross Country Clase Veteranos

Categoría Cuads: FDEPEM Copa Nacional de Rally Cross Country Categoría Cuads

Categoría 3: FDEPEM Copa Nacional de Rally Cross Country Categoría SSV

No hay puntos adjudicados para el ranking absoluto (scratch).

Position en la carrera	Puntuación
1ro	25 puntos
2do	20 puntos
3ro	16 puntos
4to	13 puntos
5to	11 puntos
6to	10 puntos
7to	9 puntos
8vo	8 puntos
9no	7 puntos
10mo	6 puntos
11avo	5 puntos
12avo	4 puntos
13avo	3 puntos
14avo	2 puntos
15avo y siguientes	1 punto

Coeficientes:

- Un Rally FDEPEM tendrá un coeficiente de 1
- Un Rally FDEPEM Maratón tendrá un coeficiente de 1,5

El puntaje será multiplicado por 1.5 y luego redondeado hacia arriba

27.4 FORMATO DE RESULTADOS AL FINAL DEL EVENTO

Los resultados, preparados por el organizador (de acuerdo al formato oficial), deben incluir la siguiente información:

- Logo FDEPEM, ACH-FEPAD y Logo del Campeonato.
- Título, sede, fecha e IMN del evento
- Título de la Etapa/Sección Selectiva
- Nombre y firma del Presidente del Jurado FDEPEM y el Director de Carrera
- Posición, numero, apellido, primer nombre, nacionalidad, FMN, motocicleta
- Puntos obtenidos, Tiempo total y diferencia con el puesto anterior
- Pilotos que no terminaron el evento.

27.5 APROBACION DE LOS RESULTADOS

Al final de cada Etapa, El jurado nacional FDEPEM verificara y firmara la clasificación provisional.

El día antes del final del evento, un aditivo anunciara la hora de publicación de la clasificación oficial en la cartelera.

Este cronograma será calculado tomando en cuenta:

- La hora de partida del ultimo piloto
- El tiempo máximo permitido para los enlaces
- El tiempo máximo permitido para la Sección Selectiva (o Secciones Selectivas) de la última Etapa.

DEBE SER RESPETADO.

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

Al final del último evento del Campeonato, el Jurado nacional FDEPEM homologara la clasificación final del Campeonato y la facilitara al Organizador, para la organización de la Ceremonia de Entrega de Premios del Campeonato.

27.6 PUBLICACION

Las clasificaciones serán publicadas cada noche en el bivouac a las 19h00 (a menos que se especifique otra hora en el RP) (o tan pronto posible) en la cartelera oficial.

Si, en caso de fuerza mayor, la clasificación no puede ser publicada a las 19h00 o la hora pautada en el RP, el Jurado nacional FDEPEM puede posponer el límite de protesta a tres (3) horas luego de la publicación.

En un día de descanso las clasificaciones de la Etapa previa serán publicados a las 19h00 o a la hora especificada en el RP, el Jurado nacional FDEPEM y serán definitivas 30 min después.

Al final del rally, la clasificación será publicada en la cartelera oficial a la hora precisa especificada en el boletín del día anterior.

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

General overall:

Categoría 1 – FDEPEM Campeonato Nacional de Rally Cross Country Moto-Rally

Categoría 2: FDEPEM Copa Nacional de Rally Cross Country Categoría Moto enduro

Categoría 2 y Cuads: Copa Nacional de Rally Cross Country Clase Mujeres

Categoría 2 y Cuads: Copa Nacional de Rally Cross Country Clase Junior

Categoría 2 y Cuads: Trofeo Nacional de Rally Cross Country Clase Veteranos

Categoría Cuads: FDEPEM Copa Nacional de Rally Cross Country Categoría Cuads

Categoría 3: FDEPEM Copa Nacional de Rally Cross Country Categoría SSV

28 PROTESTAS – APELACIONES

1. Toda protesta será registrada de acuerdo al procedimiento del Código de Arbitraje y Disciplinario FIM. Sera presentada por escrito y entregada al Director de Carrera acompañada del depósito de seguridad aplicable. Esta suma no será reembolsada si la protesta es rechazada.
Si la protesta requiere el des ensamblaje y ensamblaje de varias partes de la motocicleta/SSV, el protestante deberá pagar un depósito de seguridad adicional.
2. Todo costo por el trabajo y trasporte de la motocicleta será costado por el protestante, si la protesta no tiene fundamento. En caso contrario, será costado por la piloto razón de la protesta.

3. El plazo límite final para protesta en contra de la clasificación de una Etapa es válido hasta tres (3) horas después de la publicación de la clasificación Provisional de la etapa (ver art. 80.34.2 para la hora de la publicación).
4. El plazo límite final para una protesta al final de un evento, será media hora comenzando de la hora cuando la clasificación general oficial del Rally Cross-Country sea publicada.

29 CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS

Una Ceremonia de Entrega de Premios, bajo responsabilidad del organizador, debe ser efectuada al finalizar cada Rally. El horario exacto y ubicación debe estar mencionada en la RP.

Los pilotos que tienen los primeros tres lugares de cada categoría deben recibir un trofeo y cualquier otro regalo apropiado, provisto por el organizador.

Durante esta Ceremonia de Entrega de Premios, el himno nacional del país del ganador (basado en su pasaporte) puede ser tocado.

Las banderas nacionales de los 3 primeros pilotos (basado en sus pasaportes) pueden ser enarboladas al mismo tiempo.

30 TERMINOLOGIA Y DEFINICIONES

ADITIVO	<p>Boletín Oficial que forma parte integral del Reglamento Particular del evento y con la intención de modificarlos, dar más detalles o suplementarlo. Los aditivos están numerados, fechados y firmados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Por el organizador, hasta el día de los controles y notificados por la FMNR - Por el Jurado Internacional FIM durante todo el evento <p>Los pilotos deben confirmar la recepción por medio de firma, excepto en el caso de imposibilidad material, durante el evento.</p>
TIEMPO PREVISTO	<p>Cada Sección de Ruta debe ser recorrida en el tiempo previsto para la misma, el cual debe ser respetado por todos los pilotos. Cualquier retraso a este tiempo resultará en una penalidad de minuto por minuto de retraso.</p>
BIVOUAC	<p>Zona situada entre los Controles de Tiempo al final de una Etapa y comienzo de la siguiente, donde todos los pilotos se reagrupan; esta zona está ubicada en el road book. En el bivouac, el servicio es gratuito entre los pilotos aun en carrera y con vehículos y/o personas registradas en la categoría Asistencia</p>
REUNION DE PILOTOS	<p>La reunión de pilotos debe ser llevada a cabo por el Director de Carrera y el organizador o su delegado. La participación de los pilotos es obligatoria. El texto de la</p>

	reunión concerniente a la seguridad debe también ser publicado en la cartelera oficial.
CP (CONTROL DE PASO)	Punto de revisión. Una zona donde se debe estampar o perforar la tarjeta de tiempos por los oficiales y es un WPS
COG (CAP OVER GROUND)	Información dada por el GPS, indicando el rumbo seguido por un vehículo en movimiento.
CTW (CAP TO WAYPOINT)	Información dada por el GPS, indicando el rumbo para seguir al próximo waypoint
DESCALIFICACION	Penalidad decidida por el Jurado Internacional FIM seguido a una infracción importante a las reglas FIM
DTW (DISTANCE TO WAYPOINT)	Información dada por el GPS, indicando la distancia al próximo waypoint
DURACION DE UN EVENTO	El evento comienza con el control administrativo o inspección técnica y termina al expirar uno de los siguientes límites de tiempo, el que sea el último: <ul style="list-style-type: none"> - Límite de tiempo para protestas o apelaciones - Fin de la revisión administrativa y control técnico post evento llevado a cabo según código. - Fin de la entrega de premios
DZ	Comienzo de la zona de control de velocidad marcado por un marcador preciso de referencia y un waypoint (WPM o WPE). En caso de discrepancia entre los dos, el waypoint será vinculante
TIEMPO ESTIMADO	El tiempo estimado por el organizador para cubrir una Sección Selectiva
PENALIDAD DE ENLACE (PL)	Penalidad de tiempo a ser sumada a otras penalidades en casos precisos mencionado en el SR y/o en 80.21.1
PENALIDAD FIJA (FP)	Una penalidad de tiempo a ser agregada a penalidades ya incurridas por pilotos en casos precisos y especificadas en el Reglamento Particular
FMN	Federación Motociclista Nacional
FMNR	Federación Motociclista Organizadora
FZ	El final de una zona de control de velocidad, marcada por un WPE.
GPS	Un "Sistema de Posicionamiento Global" es un sistema que usa satélites para localizar o ubicar longitud, latitud y altitud precisa en cualquier punto de la tierra
IJ	Jurado Internacional FIM
JOURNAL	Libro de información con páginas numeradas irremovibles con la fecha y hora precisa de las anotaciones
ETAPA MARATON	Una Etapa con asistencia limitada en el campamento al final del día
TIEMPO MAXIMO PERMITIDO	Tiempo dado para cada sección de ruta/carretera y tiempo máximo dado para cada Sección Selectiva, el cual si es sobrepasado resultara en la aplicación de una penalidad fija. En este momento el control se considera

	cerrado para el piloto en cuestión
NEUTRALIZACION	Tiempo durante el cual los pilotos son detenidos por el Director de Carrera (Condiciones de Parque Cerrado) este tiempo es el mismo para todos los participantes
ITINERARIO OFICIAL	Este esta representado por el paso a través de cada waypoint en el road book (WPV, WPM, WPE, DZ, FZ, CP) a ser seguido obligatoriamente bajo posibilidad de penalidades
CLASIFICACION GENERAL	Clasificacion General para todas las categorías juntas
PARQUE CERRADO	Zona en la cual no se permiten reparaciones o intervenciones, a excepción de casos mencionados expresamente en el Reglamento Particular del evento.
SEÑAL DE PULSO (IMP)	Siguiendo la función permanente del GPS, una señal de pulso se graba en el GPS aproximadamente cada 150m y la velocidad es mostrada en la pagina de velocidad del GPS "SPD"
RALLY HQ	La Base de operaciones del Rally desde se coordina y maneja el evento
TIEMPO REAL	El tiempo usado para el curso de una Sección Selectiva
REAGRUPAMIENTO	Parada provista por el Director de Carrera para permitir el reagrupamiento de los pilotos aun en el evento y reducir los intervalos (Condicion de Parque Cerrado).La hora de parada podrá ser diferente dependiendo de los pilotos
ROAD BOOK	Cada piloto recibirá un road book en forma de rollo de papel, tamaño A5, comprendiendo de un máximo de 5 líneas horizontales de distancias, dibujos e información, conteniendo notas características y los waypoints mandatorios, los cuales deben obedecer con posibilidad de penalidades.
SECCION DE RUTA/CARRETERA	Parte de la ruta a ser realizada en el tiempo estimado, entre dos controles de tiempo sucesivos.
RUTA	Esta esta definida por el road book oficial del evento, confirmada por el piloto del vehículo abridor
SECCION SELECTIVA (SS)	Prueba de velocidad en tiempo real. Los comienzos de las Secciones Selectivas están precedidos por o enlazados con un control de tiempo para las partidas y seguido de un Control de Tiempo luego del final.
SI (INFRACCION DE VELOCIDAD)	Cualquier velocidad que exceda la velocidad máxima permitida en una Zona de Control de Velocidad
SOG (SPEED OVER GROUND)	Información dada por el GPS, indicando la velocidad de un vehículo en movimiento
PENALIDAD DEPORTIVA (SP)	Una penalidad de tiempo a ser sumada alas penalidades ya adjudicadas a un piloto en casos puntuales especificados en el articulo 80.17.8, el valor de la SP esta especificado en el Reglamento Particular
ETAPA	Cada parte del Rally separado por un campamento.
ETAPA SUPER ESPECIAL (SSS)	La organización de una SSS es opcional. Si una esta programada para el evento, los pilotos deben participar

	<p>en la misma. Solo una Etapa Super Especial puede ser organizada, la cual determinara la orden de partida para la próxima Etapa. Contara para la clasificación del evento como también las penalidades relacionadas. Estas penalidades se tomara en cuenta para la clasificación general de esa etapa y aplicadas el mismo día.</p>
TC / ATC	Control de tiempo / llegada a control de tiempo
TARJETA DE TIEMPOS	Tarjeta destinada para hacer las anotaciones de los TC/CP que están en el itinerario
WPE (WAYPOINT ECLIPSE)	Un paso obligatorio grabado en el GPS e indicado en el road book, las coordenadas del cual no son reveladas a los pilotos. Un punto hacia el cual el GPS dirige al piloto una vez que el waypoint anterior este WPE ha sido validado, cualquiera sea la distancia entre el waypoint y el WPE. Funciona de la misma manera entre varios WPE sucesivos.
WPM (WAYPOINT ESCONDIDO)	Un punto de paso obligatorio grabado en el GPS e indicado en el road book, las coordenadas del cual no se le revelan al piloto. El GPS dirige al piloto dentro de un radio de 1km del mismo
WPS (WAYPOINT DE SEGURIDAD)	<p>Un punto de paso obligatorio grabado en el GPS e indicado CON COORDENADAS en el road book, El waypoint se validará a 90 metros. Hacia un WPS, toda la información disponible se mostrara en la pantalla del GPS</p> <p>Los WPS pueden ser utilizados por razones de seguridad o para prevenir cortes de camino y deben ser utilizados en todas las zonas de control definidas en el artículo 80.20 y en caso de peligro!! (Danger 3)</p>
WPT WAYPOINT (GPS POINT)	Un punto GPS es un punto geografico definido por coordenadas de longitud y latitud. Hay varios tipos de puntos GPS: WPV, WPM, WPE, WPS. Cada waypoint registrado en el road book es un punto obligatorio de paso
WPV (WAYPOINT VISIBLE)	Un waypoint del cual se le proporcionan las coordenadas al piloto en el road book y son grabadas en el GPS. Cerca de un waypoint visible, toda la información disponible se mostrará en la pantalla del GPS
WPC (WAYPOINT DE CONTROL)	Un WPC es un waypoint que permite la corroboración de que se cumple con el road book, sin información de navegación proporcionada por el GPS además de, el orden de paso en relación a otros waypoints o recuadros en el road book, como también su nombre

SUMMARY OF THE PENALTIES	Art. N°	Start refused	Disqualification	Time penalty	Financial penalty	Decisions Penalties Sanctions of the JI
Refusal of the	Art. 80.4				100% of the	

SUMMARY OF THE PENALTIES	Art. N°	Start refused	Disqualification	Time penalty	Financial penalty	Decisions Penalties Sanctions of the JI
Non-respect of the maximum sound level during the event 1 st infringement 2 nd infringement 3 rd infringement	Art. 80.8.3			15' 1h		Disqualification
Passing at more than 200m of a WP given by the organiser	Art. 80.11.2			X		Specified in the SR
Use of the GPS releasing code "5555 Emergency"	Art. 80.11.5			6 hours		
Use of the GPS releasing code "WPM" 1 st to 3 rd use: from 4 th use:	Art. 80.11.5			3 hours 6 hours		Per use
Traffic regulations of the countries through which the event passes not respected 1 st infringement 2 nd infringement 3 rd infringement	Art. 80.12			30' 1 h		Up to disqualification
Insufficiency of the rest period between two stages and unfavourable doctor's opinion	Art. 80.13	X				
Itinerary not respected	Art. 80.15		X	X		Up to disqualification

s of

n the

ation

respected in sensitive areas of a Selective Section						
1 st infringement				15'		
Deliberately blocking the overtaking of a motorcycle	Art. 80.15					Up to disqualification
Riding in the opposite direction in a Selective Section	Art. 80.15		X	X		Up to disqualification
Remaining for more than 30" after the starting signal	Art. 80.15.1			2'		
Early start	Art. 80.15.1			1'		
Rider not presenting his motorcycle with engine running	Art. 80.15.1			1' by mn late		
Refusal to start at the time and position given	Art. 80.15.1		X	X		Up to disqualification
Voluntary stop in the arrival area of a Selective Section	Art. 80.15.2		X			
Excess of the authorised speed	Art. 80.16					Accord. to Art.
Lateness on the theoretic time at the stage departure	Art. 80.17.1					
Up to 30' or 60'				1' by mn delay		
Over 30' or 60'			X			

SUMMARY OF THE PENALTIES	Art. N°	Start refused	Disqualification	Time penalty	Financial penalty	Decisions Penalties Sanctions of the JI
Absence of the visa in a CP	Art. 80.22.3			X		Accord. to Art.
No start or abandon in a Selective Section/stage	Art. 80.17.8					Accord. to Art.
Assistance and towing of motorcycles in a Selective Section	Art. 80.18.2		X			
Assistance in a Road Section	Art. 80.18.2			3h		Except if authorised in the SR
Prohibited assistance	Art. 80.18.3					Up to disqualification
Correction/ alteration of the time card	Art. 80.19		X			
Loss of the time card	Art. 80.19			5'		
Passing at a control without the motorcycle	Art. 80.19		X			
Instructions of the Chief of the control point not respected	Art. 80.20		X	X		Up to disqualification
Non-respect of the entry, exit and the direction of the traffic in the zone	Art. 80.20					
1 st infringement				10'		
2 nd infringement				1 h		
3 rd infringement				3 h		

SUMMARY OF THE PENALTIES	Art. N°	Start refused	Disqualification	Time penalty	Financial penalty	Decisions Penalties Sanctions of the JI
Behind or ahead of schedule at a TC after a Road Section (except arrival of a stage, no penalty for ahead of schedule)	Art. 80.21			1' by mn		
Failure to observe Parc Fermé orders	Art. 80.25		X			
Failure to possess a part or all of the survival equipment	Art. 80.28					
The first 30'				1' by mn		
More than 30' or 60'						Start refused
Non-declaration of abandonment	Art. 80.32				Fine of 500 EUR to 3'000 EUR	Request of sanction to the FMN's rider
Refusal to cross out the number plates after abandonment/ disqualification	Art. 80.32				Fine of 500 EUR	Request of sanction to the FMN' rider

Symbols for the Road Book

TRACKS		ZONES		SYMBOLS		SYMBOLS		ABBREVIATIONS	
	TARMAC ROAD		START		FENCE		PETROL STATION	L R	LEFT RIGHT
	TRACK		DEPARTURE SELECTIVE SECTION		BARBED WIRE FENCE		MONUMENT	L/R	LEFT AND RIGHT
	OFF PISTE OFF TRACK		FINISH		RAILROAD		ANIMALS INDIVIDUAL	R/L	RIGHT AND LEFT
	LESS VISIBLE OLD TRACK		ARRIVAL SELECTIVE SECTION		HOLE		ANIMALS	onL onR	ON THE LEFT ON THE RIGHT
	PISTE TRACK		TIME CONTROL		HOLE COLLAPSE		CARN	kpL	KEEP TO THE LEFT
	MAIN PISTE MAIN TRACK		CONTROL ZONE SMD		BUMPY		ROCKS INDIVIDUAL	kpR	KEEP TO THE RIGHT
	ROAD		START OF SERVICE AREA		TWISTY		MOUNTAIN INDIVIDUAL	kpS	KEEP STRAIGHT
	PARALLEL TRACKS		FINISH OF SERVICE AREA		SUMMIT		TREE INDIVIDUAL	±V	MORE / LESS VISIBLE
	OFF PISTE		PASSAGE CONTROL		RUTS		PALM TREE	+V	MORE VISIBLE
	OFF PISTE FORBIDDEN		START OF NEUTRALIZATION		LATERAL INCLINATION		CARRIL GRASS	-V	LESS VISIBLE
	FOLLOW MAIN PISTE		FINISH OF NEUTRALIZATION		POST		VEGETATION	N	NEXT
	FOLLOW ROAD		REFUELING POINT		ELECTRIC POLE		VEGETATION	AT	AT
SAFETY		ON TRACK			ELECTRIC LINE		TALL GRASS	IN	INTO
	DANGER 1		NARROW		HIGH VOLTAGE TOWER		SMALL WADI	B ^G	BIG
	DANGER 2		BUMP		ANTENNA MAST		LARGE WADI	S ^M	SMALL
	DANGER 3		DIP HOLE		WELL		SANDY WADI	A ^W	ALWAYS
	DANGER FOR ALL SYMBOLS		COMPRESSION		WATER TANK		RIVER	SR ^X	STONY/ROCKY TRACK
	START ZONE SPEED LIMIT		DITCH		BARREL		WATER AREA SEA, LAKE	SR	STONY/ROCK ON TRACK
	FINISH ZONE SPEED LIMIT		ABOVE BRIDGE		KILOMETER MARKER		PLAIN	Q ^T	QUIT LEAVE
	50 SPEED LIMIT		UNDER BRIDGE		TYRE		RESTRICTED AREA	Q ^T MP	QUIT / LEAVE MAIN TRACK
	50 FINISH OF SPEED LIMIT		DOWN HILL		SIGN POST INDIVIDUAL		300m DISTANCE IN METER	M ^X	MANY
	STOP		TOWARDS		HOUSE		DISTANCE FROM TRACK	IMP	IMPERATIVE
	SLOW DOWN		UP HILL		BUILDINGS INDIVIDUAL	DUNES / SAND		CLP	COLLAPSED
WAYPOINTS			STEP DOWN		CHURCH MOSQUE		SMALL DUNE	BAD	BAD
	WAYPOINT MARKED		STEP UP		RUIN INDIVIDUAL		SMALL DUNES	RGH	ROUGH
	WAYPOINT ECLIPSE		LEFT OVER CREST		FORT		BROKEN DUNE	GAR	GET AROUND
	WAYPOINT VISIBLE		RIGHT OVER CREST		CEMETERY		SAND SPIT	NR	NARROW
	WAYPOINT NAVIGATION		GATE BARRIER		VILLAGE		BIG BOWL IN DUNES	GV	GRAVEL
	WAYPOINT SAFETY		GATE BARRIER		BIVOUAC		SAND PLAIN	+	AND
DIRECTION			CATTLE GATE BARRIER		TUNNEL		DUNES	BTW	BETWEEN
	180 BEARING (CAP)		WATER CROSSING		PIPELINE		DUNE	RJ	REJOIN
	180A BEARING AVERAGE		CONCRETE		WALL		DUNES	FA	FOLLOW ALONG
	180c BEARING CALCULATED		CONCRETE IN WATER		STONE WALL		SAND	VAL	VALLEY