

DAKAR  
SERIES

 MITSUBISHI MOTORS  
**DESAFÍO INCA**

PERÚ 2018

## REGLAMENTO MOTO / CUADRICICLO OFICIAL



**ICA**

13-16 DE SETIEMBRE DEL 2018

MÁS INFORMACIONES EN [WWW.DESAFIOINCA.COM](http://WWW.DESAFIOINCA.COM)

#DESAFIOINCA



**REGLAMENTO PARTICULAR MOTO / CUADRICICLO**

<b>1P</b>	<b>DEFINICIONES</b>
1P1	Inscripción
1P2	Comité de Organización
1P3	Programa de la competencia
1P4	Tableros
<b>2P</b>	<b>REGLAMENTACIÓN</b>
<b>3P</b>	<b>TERMINOLOGIA</b>
<b>4P</b>	<b>MÁQUINAS / VEHÍCULOS ADMITIDOS</b>
<b>5P</b>	<b>PARTICIPANTES</b>
<b>6P</b>	<b>OFICIALES</b>
<b>7P</b>	<b>INSCRIPCIÓN</b>
<b>8P</b>	<b>IDENTIFICACIÓN</b>
8P1	Identificación Competidores
8P2	Operaciones Marketing
<b>9P</b>	<b>ATRIBUCIÓN DE LOS NÚMEROS DE CARRERA</b>
<b>7P</b>	<b>RECORRIDO / PRINCIPIO</b>
<b>8P</b>	<b>ORDEN DE LARGADA</b>
<b>9P</b>	<b>ROAD BOOK</b>
<b>10P</b>	<b>RECORRIDO</b>
<b>11P</b>	<b>ORDEN DE LARGADA</b>
<b>12P</b>	<b>ROAD BOOK</b>
<b>13P</b>	<b>ABANDONO / DESCALIFICACIÓN /EXCLUSIÓN</b>
<b>14P</b>	<b>FUNCIONAMIENTO DEL GPS</b>
14P1	Generalidades
14P2	Penalizaciones por Way Points faltantes
14P3	Funcionamiento del equipo GPS "STELLA III"
14P5	Sistema de alerta mecánica GPS "STELLA III"
14P6	Sistema de alerta por accidente GPS "STELLA III"
14P7	Itinerario Oficial
14P8	Zonas público
<b>15P</b>	<b>ZONAS DE CONTROL DE VELOCIDAD - DEFINICIONES</b>
<b>16P</b>	<b>PROCEDIMIENTO DE CONTROL</b>
<b>17P</b>	<b>CIRCULACION – VELOCIDAD</b>
17P1	Generalidades
17P2	Cruce de las Zonas de Control de Velocidad
17P3	Impulsiones
17P4	Límite de velocidad – Sectores de enlace
<b>18P</b>	<b>ASISTENCIA y ABASTECIMIENTOS</b>
18P1	Generalidades
18P2	Asistencia autorizada
18P3	Combustible – Autonomía
<b>19P</b>	<b>SEGUROS</b>
<b>20P</b>	<b>VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS y TÉCNICAS</b>
<b>21P</b>	<b>RECLAMOS – APELACIONES</b>
<b>22P</b>	<b>SEGURIDAD DE LOS PILOTOS / EQUIPOS</b>
22P1	El STELLA III
22P2	Equipamiento de supervivencia Motos / Cuadriciclos
22P3	Ropa y cascos Motos / Cuadriciclos
<b>23P</b>	<b>ACCIDENTE</b>
<b>24P</b>	<b>ASISTENCIA EN CASO DE ACCIDENTE DE OTRO EQUIPO / COMPETIDOR</b>
<b>25P</b>	<b>ABANDONOS – EXCLUSIÓN</b>
<b>26P</b>	<b>CLASIFICACIONES</b>
<b>27P</b>	<b>LISTA DE PREMIOS</b>

**ANEXO**

- **Léxico ROAD BOOK**



## 1P DEFINICIONES

### 1P1 INSCRIPCIÓN

El evento está organizado por ASO (Amaury Sport Organisation) quien es responsable e inscripto ante la FDEPEM.

Este evento es peruano y abierto a competidores nacionales como internacionales.

### 1P2 COMITE DE ORGANIZACIÓN

Presidentes honorarios: Etienne LAVIGNE

Director de la organización: Jean-Marc AUBLANC-PIOLOT

Director deportivo: Juan VALDIVIA

Director seguridad: Francisco ROMERO

Director de la Carrera: Rodrigo CAMPS

Dirección Médica: *Se comunicará por Boletín*

Director Logístico: Giancarlo DEZA

Director Comunicación: *Se comunicará por Boletín*

### 1P3 PROGRAMA DE LA COMPETENCIA

**4 de junio de 2018** Apertura de las inscripciones

**13 de septiembre de 2018** Cierre de las inscripciones después de las Verificaciones Administrativas y técnicas.

**13 de septiembre de 2018**

- Verificaciones Administrativas y técnicas y parque cerrado en el Club Centro Social de Ica – Av. La Huacachina S/N – Punto GPS 145018 W 7544963
- Ceremonia y Podio de Largada en Laguna Huacachina
- Briefing competidores  
*(se comunicarán las horas por Boletín)*

**14 de septiembre de 2018** - Desafío Inca SS1

**15 de septiembre de 2018** - Desafío Inca SS2

**16 de septiembre de 2018** - Desafío Inca SS3 y Podio de entrega de premios en Laguna Huacachina  
*(se comunicará la hora por Boletín)*

### 1P4 TABLEROS

Toda la información sobre competidores, clasificaciones y notas de apertura, documentos oficiales, se podrá consultar diariamente (*el lugar y la hora se comunicarán por Boletín*).

## 2P REGLAMENTACIÓN

El Desafío Inca se disputa en la categoría Moto/Cuadriciclo conforme:

- Con el Código Deportivo del reglamento Técnico FIM de Rallys Todo Terreno (Anexo 080);
- Con las normas del FDEPEM;
- Con el presente Reglamento Particular.

Todo cambio se anunciará por Nota Informativa o Boletín.

Visado FIM-LA: IMN: IMN 431/01  
FIM 890/12

FMNR: FDEPEM  
FMNR: FDEPEM

Desafío Inca 2018 en categoría Motos y Cuadriciclos tiene los siguientes palmares:

1.- Fecha Dakar Series

2.- Fecha única válida para el campeonato nacional de Cross Country Perú definido por FDEPEM: IMN 890/12.

3.- Fecha única válida para el campeonato Latinoamericano de Cross Country Perú definido por FIMLA: IMN 431/01.

### 3P TERMINOLOGIA

- 1) **Asistencia:** Cualquier intervención o ayuda a participantes o cualquier contacto material con la motocicleta / el cuatriciclo de parte de personal no autorizado, la entrega de partes y herramientas en sitios no autorizados. En el transcurso de la carrera está prohibida la asistencia de terceros fuera de las áreas previstas para ello, bajo pena de descalificación del Piloto / exclusión del Equipo. Está permitida la ayuda entre participantes. No está considerada como asistencia la señalización o las indicaciones.
- 2) **Bivouac:** Zona situada entre el Control Horario al final de una Etapa y la largada de la siguiente, donde todos los Pilotos / Competidores se reagrupan; esta zona está ubicada en el Road Book. En el Bivouac, la asistencia es libre entre los Pilotos / Competidores que continúan en la carrera, como lo es toda asistencia autorizada por el Reglamento. Todo mantenimiento y pernocte deberá de hacerse en el Bivouac.
- 3) **Briefing:** Reunión de la Dirección de Carrera con los participantes. El contenido puede ser comunicado de forma verbal o por escrito. Es obligatoria la asistencia de al menos un miembro del Equipo bajo penalidad por la Organización, La información referida a la seguridad y a la ruta (modificaciones del Road Book), fechada y firmada por el Director de la Competencia, debe ser publicada en el Tablero de Información Oficial bajo su responsabilidad.
- 4) **Clasificación de Etapa:** Clasificación parcial de una jornada. Establece el orden de salida para la siguiente.
- 5) **Clasificación General:** Clasificación acumulada sumando los resultados de todas las Etapas celebradas.
- 6) **Control de Paso (CP):** Lugar de paso obligatorio normalmente situado en algún punto de la Sección Selectiva. El paso quedará registrado mediante un sello en la Tarjeta de Control de tiempos. Podrán haber o no en cada Sección Selectiva.
- 7) **Control Horario (CH):** Punto de control donde queda registrada la hora de paso de los Pilotos / Competidores, puede anteceder a un Enlace o Neutralización. Podrán haber o no en cada Sección Selectiva.
- 8) **Descalificación:** Descalificación de la carrera. Entraña la pérdida económica de los derechos de participación.
- 9) **Puesto de Comando o Dirección General de Carrera "PCO":** Es el lugar donde se encuentra el centro de control de la Competencia y la Dirección de la Competencia, por lo general está dentro del Bivouac.
- 10) **Etapa:** Parte de la prueba, compuesta por uno o más tramos de Enlace y Sección Selectiva.
- 11) **Hora Teórica y Real:** La hora teórica es el tiempo calculado para el paso de cada Piloto / Competidor por un determinado Puesto de Control; la hora real, es el tiempo efectivo a la que se pasa por ese control.
- 12) **Neutralización:** Anulación de un Tramo Cronometrado o no. El recorrido neutralizado puede convertirse en Tramo de Enlace con o sin Tiempo Impartido.
- 13) **Nota Informativa:** Comunicados emitidos por la Organización desde el inicio de la Competencia se deberán publicar en el Tablero de Información Oficial.
- 14) **Parque Cerrado:** Zona de reunión de las máquinas / los vehículos en competencia. Puede estar ubicada en un área cerrada designada como tal o en el mismo Bivouac, si se hubiese habilitado. Una vez constituido, las máquinas / los vehículos sólo podrán salir para abastecimiento o



mantenimiento mayor con autorización de la Organización.

- 15) **Penalización:** Tiempo añadido al obtenido en Secciones Selectivas, bien por adelanto o retraso en los controles o por infracción del Reglamento Particular. Algunas infracciones graves pueden llevar además penalizaciones económicas (multas) y hasta la Descalificación de la Competencia.
- 16) **Road Book:** Hoja donde se indican todos los WP, con su respectivo orden de paso y penalizaciones, además de Controles de Paso, Puntos de Reabastecimiento, distancia a recorrer y tiempos máximos, **así como señalizaciones pertinentes de la ruta y rumbos a seguir.** Estos Road Book podrán venir junto con la Tarjeta de Control de Tiempos.
- 17) **Sección Selectiva:** Tramo Cronometrado con pruebas de velocidad a tiempo real. Las largadas y Llegadas de las Secciones Selectivas son precedidas o acompañadas de un Control Horario.
- 18) **Tablero de Información Oficial:** Pizarra en donde se exhiben todas las informaciones de la Competencia, como: clasificaciones, notas, documentos oficiales, aditivos, etc., se encuentra cerca del "DGC" o del comedor.
- 19) **Tarjeta de Control de Tiempos:** Tarjeta en la que se marca la hora de largada, llegada, ingreso y salida a los puntos de reabastecimiento y puestos de control.
- 20) **Tiempo Máximo Permitido:** Tiempo mayor al tiempo ideal determinado para cada tramo de enlace o tiempo máximo asignado a cada Etapa Selectiva. Toda tripulación que exceda este tiempo, sin tolerancia alguna, recibirá una penalidad que podrá ir desde la penalidad fija establecida hasta la Descalificación. En ese momento se considera que el control está cerrado.  
  
Si el 50% de las tripulaciones no llegan dentro del Tiempo Máximo Permitido, ya sea en una Sección Selectiva o en un Tramo de Enlace, el Tiempo Máximo Permitido puede ser modificado por el Director de la Prueba o por los Comisarios.
- 21) **Verificaciones Administrativas:** son chequeos realizados por la Organización, con la finalidad de que cada Piloto / Equipo cumpla los requisitos necesarios para su participación.
- 22) **Verificación Técnicas:** Inspección de la máquina / el vehículo para comprobar si cumple con las especificaciones de categoría y clase, con el equipamiento de seguridad de Piloto y Copiloto, con la numeración y también la publicidad obligatoria de los Auspiciadores Oficiales. El Comisario Técnico verifica que la máquina cumpla con las normas técnicas para la categoría conforme a las exigencias FIM así como los elementos de seguridad.
- 23) **Way Point Control "WPC":** Punto de paso obligatorio memorizado en el GPS, señalado en el Road Book, que permite verificar el seguimiento del Road Book y cuyas coordenadas no se revelan a los Pilotos / Competidores.  
El GPS "STELLA III" no dará indicaciones para llegar al WP, por ello se recomienda seguir estrictamente el Road Book.  
Para validar el paso por un "WPC", el Piloto / Competidor debe pasar a menos de 300 metros del radio de éste.
- 24) **Way Point Oculto "WPM":** Punto de paso obligatorio memorizado en el GPS, señalado en el Road Book y cuyas coordenadas no se revelan a los Pilotos / Competidores.  
El GPS "STELLA III" sólo dirige al Piloto / Competidor hacia ese punto una vez que llegó a un radio de 800 metros (0.8 Km) de éste último.  
Para validar el paso por un "WPM", el Competidor debe pasar a menos de 200 metros de éste.
- 25) **Way Point Seguridad "WPS":** Punto de paso obligatorio, por razones de seguridad, memorizado en el GPS, señalado en el Road Book y cuyas coordenadas no se revelan a los Pilotos / Competidores. Puede estar ligado a un peligro 3 (!!!), a un cruce de ruta, de gasoducto, de vías férreas, etc. El GPS "STELLA III" sólo dirige al Piloto / Competidor hacia ese punto una vez que llegó a un radio de 800 metros de éste último. Para validar el paso por un WPS, el Piloto / Competidor debe pasar a menos de 100 metros de éste. Las Llegadas de Secciones Selectivas serán WPS.
- 26) **Way Point Visible "WPV":** Punto de información de navegación accesible en todo momento correspondiendo a los CH de Largada y de Llegada de cada Bivouac. Cuando no hay un Sector de



Enlace al largar del Bivouac, corresponden a las Largadas y Llegadas de las Secciones Selectivas. Este WP siempre estará visible en el GPS "STELLA III"

**23) Zona de reabastecimiento de combustible:** Lugar previsto para que los Pilotos / Equipos puedan realizar la recarga de combustible por su asistencia o ellos mismos. Este punto será a su vez un Control de Paso. En esta área no se podrá realizar asistencia a la máquina, bajo pena de sanción impuesta por el Director de la Competencia, y de acuerdo a la tabla de sanciones del Reglamento Particular de la fecha.

## 4P MÁQUINAS/VEHÍCULOS ADMITIDOS

### 4P1.1 MÁQUINAS ADMITIDAS:

Serán admitidas a participar en la prueba todas las máquinas debidamente matriculadas o inscritas en el respectivo país de origen.

Todas las máquinas participantes de la competencia deben cumplir con las normas de seguridad impuestas por:

- el Código Deportivo del reglamento Técnico FIM de Rallys Todo Terreno (Anexo 080).
- el presente Reglamento Particular.

Todo cambio se anunciará por Nota Informativa o Boletín.

Las siguientes máquinas serán admitidas según su grupo y categoría:

GRUPOS / CATEGORIA	DENOMINACIÓN
<b>GRUPOS DE MOTO</b>	<b>MOTOS</b>
MOTO RALLY SUPER PRODUCCIÓN	Moto Lineal de 2 ruedas hasta 450 cc
MOTO RALLY OPEN	Moto Lineal de 2 ruedas mayor a 450 cc
MOTO PROMOCIONAL	Moto lineal de dos ruedas
<b>GRUPOS DE CUADRICICLOS</b>	<b>CUADRICICLOS</b>
CUADRICICLO RALLY 4X2	Cuadriciclo 2 ruedas motrices cilindrada libre
CUADRICICLO RALLY 4X4	Cuadriciclo 4 ruedas motrices cilindrada libre
CUADRICICLO PROMOCIONAL	Cuadriciclos 2 ó 4 ruedas motrices cilindrada libre

### 4P1.2 GRUPO MOTOS

#### 2.2.1 CATEGORIA MOTO RALLY SÚPER PRODUCCIÓN: Moto Lineal de 2 ruedas y 1 de ellas motriz.

- 1 competidor por máquina.
- Cilindrada hasta 450 cc.
- Autonomía mínima de 250 km + 10% de combustible de reserva de seguridad.
- El piloto estará sujeto a la aprobación por el comité técnico de "La Organización" para definir su participación.

Estas Máquinas se basan en Máquinas de serie, homologadas (autorizadas a hacerlas circular en pistas abiertas a la circulación), que pueden modificarse y/o equiparse para la competición Todo Terreno de Rallys Raid.

Se recomienda que estas máquinas tengan un certificado de matrícula (título de propiedad) y se deben adaptar a un uso Todo Terreno. El certificado de matrícula debe reflejar imperativamente las modificaciones realizadas en la moto, particularmente la cilindrada, marca, tipo y denominación comercial. Dichas máquinas se basan en piezas principales de cuadriciclos de series, autorizadas a hacerlas circular en pistas abiertas a la circulación pública. De no contar con la indicada matrícula imperiosamente deberá de presentar un documento de posesión (factura o boleta de compra) con los detalles arriba solicitadas.

Las piezas principales: cuadro, motor (cilindro y cárter motor), y deben estar disponibles libremente al público. Dichas piezas principales pueden modificarse, a excepción del cárter del motor, pero deben respetar los Reglamentos Técnicos FIM para los Rallys Todo Terreno mono o bicilindro.

### 2.2.2 CATEGORIA MOTO OPEN: Moto Lineal de 2 ruedas y 1 de ellas motriz.

- 1 competidor por máquina.
- Cilindrada mayor a 450 cc.
- Autonomía mínima de 250 km + 10% de combustible de reserva de seguridad.
- El piloto estará sujeto a la aprobación por el comité técnico de "La Organización" para definir su participación.

Estas Máquinas se basan en Máquinas de serie, homologadas (autorizadas a hacerlas circular en pistas abiertas a la circulación), que pueden modificarse y/o equiparse para la competición Todo Terreno de Rallys Raid.

Se recomienda que estas máquinas tengan un certificado de matrícula (título de propiedad) y se deben adaptar a un uso Todo Terreno. El certificado de matrícula debe reflejar imperativamente las modificaciones realizadas en la moto, particularmente la cilindrada, marca, tipo y denominación comercial. Dichas máquinas se basan en piezas principales de cuadríciclos de series, autorizadas a hacerlas circular en pistas abiertas a la circulación pública. De no contar con la indicada matrícula imperiosamente deberá de presentar un documento de posesión (factura o boleta de compra) con los detalles arriba solicitadas.

Las piezas principales: cuadro, motor (cilindro y cárter motor), y deben estar disponibles libremente al público. Dichas piezas principales pueden modificarse, a excepción del cárter del motor, pero deben respetar los Reglamentos Técnicos FIM para los Rallys Todo Terreno mono o bicilindro.

### 2.2.3 CATEGORIA MOTO PROMOCIONAL: Moto Lineal de 2 ruedas y 1 de ellas motriz.

- 1 competidor por máquina.
- Cilindrada hasta 650 cc.
- Autonomía mínima de 100 km + 10% de combustible de reserva de seguridad.
- El piloto estará sujeto a la aprobación por el comité técnico de "La Organización" para definir su participación.

Estas Máquinas se basan en Máquinas de serie, homologadas (autorizadas a hacerlas circular en pistas abiertas a la circulación), que pueden modificarse y/o equiparse para la competición Todo Terreno de Rallys Raid.

Se recomienda que estas máquinas tengan un certificado de matrícula (título de propiedad) y se deben adaptar a un uso Todo Terreno. El certificado de matrícula debe reflejar imperativamente las modificaciones realizadas en la moto, particularmente la cilindrada, marca, tipo y denominación comercial. Dichas máquinas se basan en piezas principales de cuadríciclos de series, autorizadas a hacerlas circular en pistas abiertas a la circulación pública. De no contar con la indicada matrícula imperiosamente deberá de presentar un documento de posesión (factura o boleta de compra) con los detalles arriba solicitadas.

Las piezas principales: cuadro, motor (cilindro, culata y cárter motor) utilizados deben ser piezas estándares, y estar disponibles libremente al público. Estas piezas principales pueden modificarse, a excepción del cárter motor, pero deben respetar los Reglamentos Técnicas FIM para los Rallys Todo Terreno.

Las categorías promocionales están pensadas para pilotos que nunca han tenido la oportunidad de concursar en eventos de Rally Cross Country, por lo tanto, la participación de pilotos que anteriormente se hayan presentado en eventos de este tipo queda sujeto a la aprobación de la Organización.

## 4P1.3 GRUPO CUADRICICLO

### 2.3.1 CATEGORIA CUADRICICLO RALLY 4X2: Cuadríciclos de 4 ruedas.

- 1 competidor por máquina.
- Cilindrada hasta 700 cc.
- Tracción en 2 ruedas
- Autonomía mínima de 250 km + 10% de combustible de reserva de seguridad.
- El piloto estará sujeto a la aprobación por el comité técnico de "La Organización" para definir su participación.

Los Cuadríciclos deben estar punto por punto conforme con el art. 01.60 del Reglamento Técnico FIM de Rallys Todo Terreno.

Se autorizan los Cuadríciclos de 4 tiempos, con 2 ruedas motoras.

Se recomienda que estas máquinas tengan un certificado de matrícula (título de propiedad) y se deben adaptar a un uso Todo Terreno. El certificado de matrícula debe reflejar imperativamente las modificaciones realizadas en el cuadríciclo, particularmente la cilindrada, marca, tipo y denominación comercial. Dichas máquinas se basan en piezas principales de cuadríciclos de series, autorizadas a hacerlas circular en pistas



abiertas a la circulación pública. De no contar con la indicada matrícula imperiosamente deberá de presentar un documento de posesión (factura o boleta de compra) con los detalles arriba solicitadas.

Las piezas principales: cuadro, motor (cilindro y cárter motor), y deben estar disponibles libremente al público. Dichas piezas principales pueden modificarse, a excepción del cárter del motor, pero deben respetar los Reglamentos Técnicos FIM para los Rallys Todo Terreno mono o bicilindro.

### **2.3.2 CATEGORIA CUADRICICLO RALLY 4X4: Cuadriciclos de 4 ruedas.**

- 1 competidor por máquina.
- Cilindrada libre.
- Tracción en 4 ruedas.
- Autonomía mínima de 250 km + 10% de combustible de reserva de seguridad.
- El piloto estará sujeto a la aprobación por el comité técnico de "La Organización" para definir su participación.

Los Cuadriciclos deben estar punto por punto conforme con el art. 01.60 del Reglamento Técnico FIM de Rallys Todo Terreno.

Se autorizan los Cuadriciclos de 4 tiempos, con 4 ruedas motoras.

Se recomienda que estas máquinas tengan un certificado de matrícula (título de propiedad) y se deben adaptar a un uso Todo Terreno. El certificado de matrícula debe reflejar imperativamente las modificaciones realizadas en el cuadriciclo, particularmente la cilindrada, marca, tipo y denominación comercial. Dichas máquinas se basan en piezas principales de cuadriciclos de series, autorizadas a hacerlas circular en pistas abiertas a la circulación pública. De no contar con la indicada matrícula imperiosamente deberá de presentar un documento de posesión (factura o boleta de compra) con los detalles arriba solicitadas.

Las piezas principales: cuadro, motor (cilindro y cárter motor), y deben estar disponibles libremente al público. Dichas piezas principales pueden modificarse, a excepción del cárter del motor, pero deben respetar los Reglamentos Técnicos FIM para los Rallys Todo Terreno mono o bicilindro.

### **2.3.3 CATEGORIA CUADRICICLO PROMOCIONAL: Cuadriciclos de 4 ruedas.**

- 1 competidor por máquina.
- Cilindrada LIBRE cc.
- Tracción en 2 ó 4 ruedas
- Autonomía mínima de 100 km + 10% de combustible de reserva de seguridad.
- El piloto estará sujeto a la aprobación por el comité técnico de "La Organización" para definir su participación.

Los Cuadriciclos deben estar punto por punto conforme con el art. 01.60 del Reglamento Técnico FIM de Rallys Todo Terreno.

Se autorizan los Cuadriciclos de 4 tiempos, con 2 o 4 ruedas motoras.

Se recomienda que estas máquinas tengan un certificado de matrícula (título de propiedad) y se deben adaptar a un uso Todo Terreno. El certificado de matrícula debe reflejar imperativamente las modificaciones realizadas en el cuadriciclo, particularmente la cilindrada, marca, tipo y denominación comercial. Dichas máquinas se basan en piezas principales de cuadriciclos de series, autorizadas a hacerlas circular en pistas abiertas a la circulación pública. De no contar con la indicada matrícula imperiosamente deberá de presentar un documento de posesión (factura o boleta de compra) con los detalles arriba solicitadas.

Las piezas principales, chasis y el motor (cilindro, culata y cárter motor) utilizados deben ser piezas estándares, y estar disponibles libremente al público. Estas piezas principales pueden modificarse, a excepción del cárter motor, pero deben respetar los Reglamentos Técnicas FIM para los Rallys Todo Terreno – categoría cuadriciclos.

Las categorías promocionales están pensadas para pilotos que nunca han tenido la oportunidad de concursar en eventos de Rally Cross Country, por lo tanto, la participación de pilotos que anteriormente se hayan presentado en eventos de este tipo queda sujeto a la aprobación de la Organización.



## 5P PARTICIPANTES

En el Dakar Series Desafío Inca 2018 podrán participar todos los Pilotos con licencia deportiva vigente para el año en curso de su respectiva federación o ADN.

Todos los participantes deberán firmar la correspondiente exención de responsabilidades para la Organización y las respectivas federaciones.

El Piloto Competidor, la máquina, el número de competencia asignado, el Director del Equipo y las asistencias, conformarán "EL EQUIPO" y este será inseparable durante la duración del evento.

Durante la competencia, todas las obligaciones y responsabilidades del equipo son del Piloto del equipo registrado en la ficha de inscripción. El Equipo participante respetará en todo momento la legislación vigente sobre tráfico, circulación y seguridad vial, siendo el Piloto el único responsable penal y civil de cuantas acciones cometa contra dicha legislación en el transcurso de la competición.

El Equipo debe mantener una conducta responsable. Toda maniobra o acción desleal, incorrecta o fraudulenta realizada por los miembros del Equipo o cualquiera de los integrantes de su Equipo de apoyo podrá entrañar penalizaciones, multas y/o la exclusión.

El uso del equipamiento de seguridad homologado aprobado por FIM y el presente Reglamento Particular, es obligatorio a lo largo de las Secciones Selectivas, bajo pena de descalificación inmediata.

El uso de casco y demás elementos de seguridad, serán obligatorios en las Secciones Selectivas, en enlaces y neutralizaciones.

## 6P OFICIALES

### LISTA DE OFICIALES

**Director de carrera:** Rodrigo CAMPS  
**Comisario Deportivo FDEPEM:** Martin CABRERA  
**Comisario Técnico FDEPEM:** Ernesto FANO  
**Veedor FIM LA:** Juvana POULSEN

**Jefe médico:** *se comunicará por Boletín*

**Jefe de cronometraje y resultados:** Ricardo URDAY

## 7P INSCRIPCION

Toda persona que desee participar en la competencia del Dakar Series Desafío Inca 2018, debe de entregar una solicitud de inscripción para su evaluación, esta será disponible en la página web de la competencia: <http://www.desafioinca.com/fr/inscripcion/>

## 8P IDENTIFICACIÓN

### 8P1 IDENTIFICACIÓN COMPETIDORES

Los Organizadores proveerán a cada Piloto / Equipo un conjunto de placas de identificación obligatorias.

### 8P2 OPERACIONES MARKETING

Está totalmente prohibido a los Pilotos / Equipos de desplegar, fuera de los espacios concedidos en la zona del Bivouac, cualquier soporte de visibilidad. Está también expresamente prohibido proceder a operaciones de distribución (que sea de forma gratuita o pagada) de cualquier producto dentro del Bivouac.



Para cualquier otra operación promocional, el Piloto / Equipo debe pedir el acuerdo previo y escrito del Organizador.

## 9P ATRIBUCIÓN DE LOS NÚMEROS DE CARRERA

El Comité de Organización es el único juez para la atribución de los números de carrera. Los números se establecerán teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- resultados obtenidos en el anterior Dakar y/o en los Dakar Series y/o en la Copa del mundo de Rallys Todo Terreno (con la excepción de las Bajas);
- notoriedad deportiva y mediatización del Piloto, del Equipo y/o del Team.

Se le atribuirá un número de carrera a cada Máquina/Vehículo, según el modelo siguiente:

- Categoría Moto: del 001 al 099
- Categoría Cuadriciclo: del 100 al 199

## 10P RECORRIDO

El recorrido está compuesto por un bucle a recorrer dos veces. Los bucles serán diferentes para cada etapa.

	KMS
Etapa 1: 14 Septiembre 2018	350
Etapa 2: 15 Septiembre 2018	350
Etapa 3: 16 Septiembre 2018	200
<b>TOTAL</b>	<b>900</b>

Las distancias de cada Etapa podrán ser modificadas a criterio de la Dirección Deportiva y será comunicada oportunamente mediante Boletín.

Está totalmente prohibido realizar tests/pruebas/ensayos antes, durante y después del Dakar Series Desafío Inca 2018. Salvo en el lugar previsto por Shakedown que la Organización autorizará.

Esta información será comunicada a finales de agosto de 2018.

Todo test/prueba/ensayo realizado fuera de la zona de Shakedown acarreará la Descalificación del Piloto / Exclusión del Equipo del Dakar Series Desafío Inca 2018.

Las competencias oficiales serán permitidas sin excepción.

## 11P ORDEN DE LARGADA

1) No habrá Prólogo

2) Orden de largada de la primera etapa

Las Motos seguidas por los Cuadriciclos luego por los Autos partirán en el orden de los respectivos números;

- los 5 primeras Motos y Autos cada 3 minutos,
- los 5 siguientes cada 1 minuto,
- los demás, 2 por 2 cada 30 segundos para las Motos.
- los demás, 1 por 1 cada 30 segundos para los Autos.

El orden de largada se establecerá en base al tiempo realizado en la Sección Selectiva anterior, más las penalidades viales (velocidad, Way Points faltantes, etc.) que se obtuvieron en esta Sección Selectiva. En caso de empate, se hace en el orden de los números de carrera.

3) El orden de largada en el bucle 2 del día se hará en el orden de llegada de los Pilotos / Competidores después de pasar por el bucle 1. La hora de largada en el bucle 2 se indicará en el cartón del competidor a su llegada al CH Llegada del bucle 1. Los Pilotos / Competidores largarán en el bucle 2 con las diferencias de tiempo de llegada del bucle 1. El enlace entre las dos Secciones



Selectivas es una neutralización con un tiempo impartido largo. Por razones de seguridad, no se autorizará largar en el bucle 2 después de una cierta hora. Se precisará este horario en el timing.

4) Por tema de seguridad, los CP tendrán un horario de cierre, siendo imperativo no continuar el Sector Selectivo.

#### 5) Diferencias entre categorías

La diferencia entre la última Moto/Cuadriciclo y el primer auto será de 30 minutos.

#### 6) Timing (itinerario / horario)

Las órdenes y horarios de largada de cada Etapa así como la hora límite de entrada en el segundo bucle se especificarán en el timing (itinerario/horario) entregado en las Verificaciones Administrativas.

#### 7) Colocación orden de largada

Cada noche en la Etapa, el orden de largada se colocará a un horario y un lugar que se comunicarán por Boletín.

### 12P ROAD BOOK

1) Todos los Pilotos y Equipos recibirán un Road Book que indicará el itinerario reconocido y que será abierto y barrido. Este localiza los puntos de paso obligatorios que deberán respetarse so pena de una penalización que puede llegar a la Descalificación.

2) El Road Book de la primera Etapa se entregará en el Briefing el 13 de septiembre de 2018.

Los de las Etapas siguientes se entregarán cada noche para el día siguiente en el CH de Llegada de la Etapa.

Se entregará un solo Road Book por día, por lo tanto, los Pilotos / Competidores deberán conservar su Road Book para salir en el segundo bucle del día.

### 13P ABANDONO / DESCALIFICACIÓN / EXCLUSION

En caso de abandono de un Piloto / Competidor en una de las secciones selectivas, éste podrá sistemáticamente volver a partir en la Sección Selectiva siguiente si se presenta en la hora de apertura del CH largada Sección Selectiva. Se le asignará el tiempo máximo al que se agregará la penalidad global así como una penalidad de 50 horas por cada Sección Selectiva no realizado.

Todo Piloto / Competidor penalizado con 50 horas no podrá pretender un premio y su participación en el Desafío Inca no será válida como experiencia para participar al Dakar.

En ningún caso un Piloto descalificado por el Colegio de Comisarios Deportivos estará autorizado a retomar la largada.

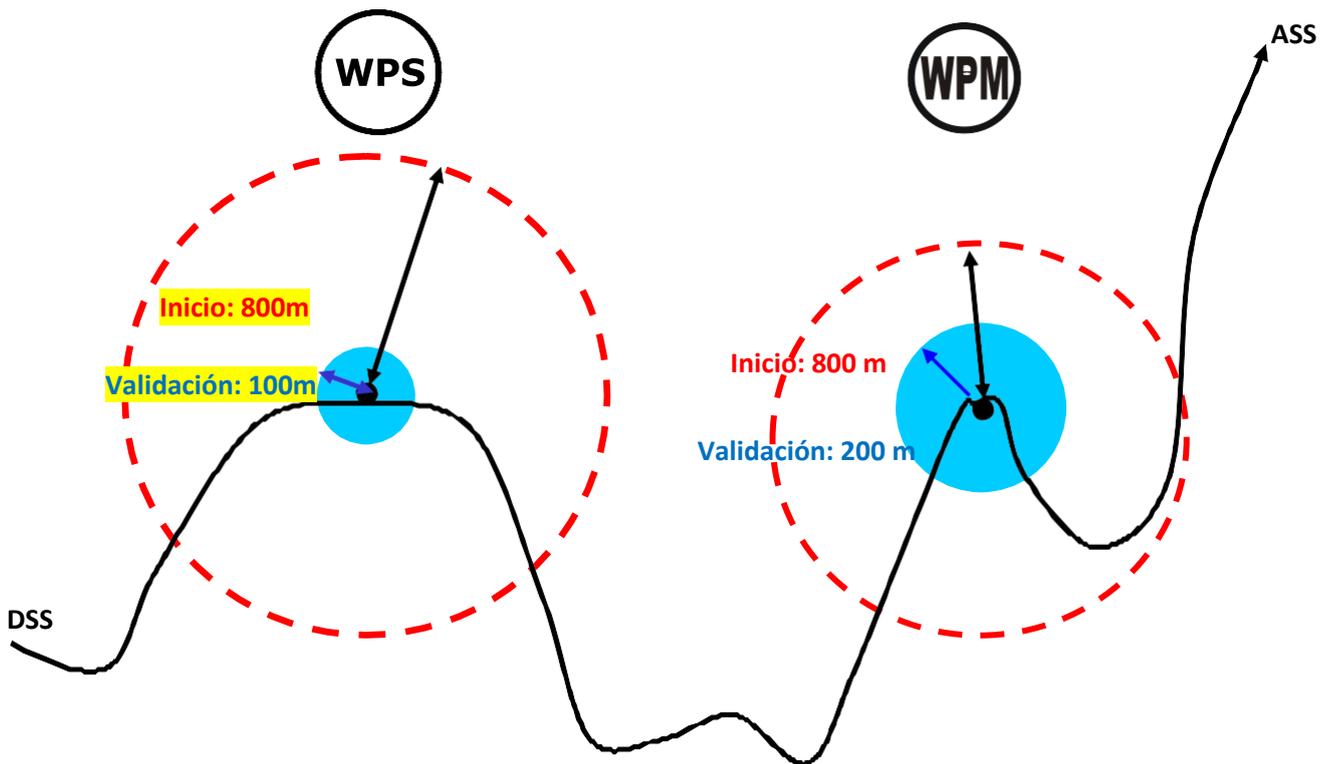
### 14P FUNCIONAMIENTO DEL GPS

#### 14P1 GENERALIDADES

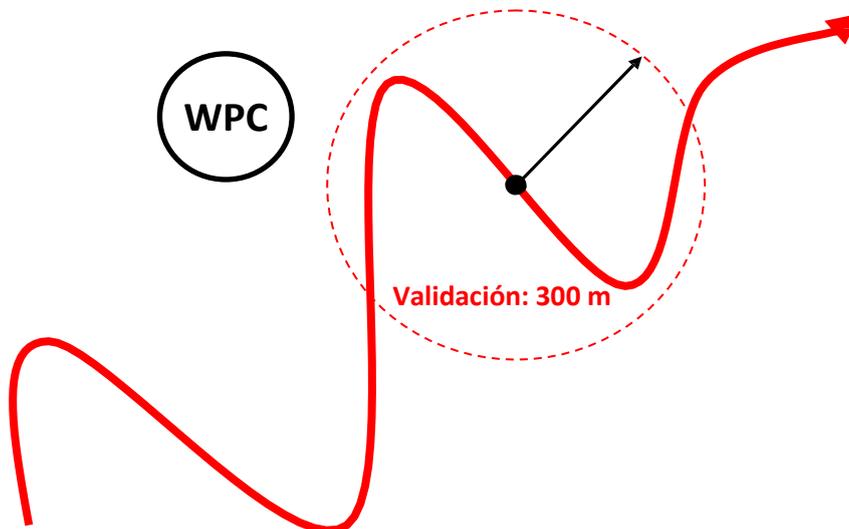
1) Las máquinas / los vehículos están obligados a estar equipados con un equipo GPS "STELLA III" que provee la Organización.

2) El GPS utiliza el sistema de Way Points, Visibles (WPV), Ocultos (WPM), Seguridad (WPS), Eclipse (WPE) y Control (WPC).

Para responder al reglamento de navegación, los WPS y WPM funcionan según el principio que se define aquí abajo:



Los WPC no abren radio de activación y funcionan según el principio que se define aquí abajo:



3) Entre 2 WPM o WPS, el GPS sólo muestra el rumbo que se sigue y la velocidad.

Cuando la máquina penetra en un círculo de 800 m de radio en torno a un WPM o a un WPS, el GPS muestra cada información habitual: COG (Cap over Ground), SOG (Speed over Ground), DTW (Distance to Way Point), etc.

Toda esta información se coloca también en las pantallas del GPS hacia un WPE, una vez superado el Way Point anterior. Sin embargo, si el Piloto / Equipo no validó el Way point anterior, la información aparecerá en la pantalla, después de haber penetrado el radio de **800m** en torno al WPE.

4) El Piloto / Equipo deberá respetar el orden cronológico de los Way Points de la Etapa considerada. Caso contrario, el GPS mostrará únicamente el rumbo que se sigue y la velocidad. Sin embargo, el Piloto / Equipo puede forzar el GPS a colocarse en otro WPT entrando al menú y seleccionando el WPT al que quiere dirigirse, el cual será numerado con punto kilométrico.



## 14P2 PENALIDADES POR WPT FALTANTES

1) La escala de penalizaciones de cada Way point faltante (WPV, WPM, WPE, WPS, WPC, DZ, FZ, CP) se indicará en el Road Book.

En caso de incumplimiento del Itinerario Oficial (sucesión de Way Points faltantes que representan un corte) las penalidades máximas se aplicarán.

En caso que el equipo de apertura agregue un WPT, se colocará una nueva lista que indique los números de WPT y las penalidades en los tableros oficiales.

## 14P3 FUNCIONAMIENTO DEL EQUIPO GPS "STELLA III"

- 1) Es obligatorio montar un equipo GPS "STELLA III" para la participación al Dakar Series Desafío Inca 2018.
- 2) Dicho aparato debe montarse según las instrucciones técnicas suministradas. Los Equipos deben proceder a la instalación mecánica, eléctrica y electrónica según las normas antes de las Verificaciones Técnicas y esto según los kits de instalación que deben comprar al proveedor exclusivo. La alimentación eléctrica deberá ser permanente y estar protegida con un fusible de 3 amperios y deberá brindar una tensión regulada de 12 voltios continuos.
- 3) El equipo GPS "STELLA III" podrá montarse en doble, lo cual es muy recomendable.
- 4) El equipo GPS "STELLA III" y se marcará con un precinto. Se atribuye un número de serie a un Equipo Competidor, no se podrá hacer ningún cambio sin autorización del prestatario de equipo GPS "STELLA III". Está prohibida toda permutación de aparatos entre Vehículos, sino incurrirá en penalizaciones que pueden llegar a la Exclusión.
- 5) Repetidores de rumbo GPS, de velocidad y de odómetro (opcional).
- 6) El equipo GPS Stella III es un sistema compacto que incluye seguimiento de los Vehículos por satélite, implementado por la Organización y obligatorio para todos los Competidores. Las alarmas y alertas pueden encenderse ya sea automáticamente, o manualmente.
  - modo automático:
  - alarma con golpe violento (decelerómetro), seguida de un stop de 3 minutos,
  - inclinaciones anormales (inclinómetro), seguidas de un stop de 3 minutos.
- 7) Se negará la largada a todo Piloto/Competidor cuyo STELLA 3 no funcionase a la largada de un CH Enlace. Tendrá unos 30 minutos para ponerse en conformidad sin tener penalidades. Pasado este tiempo impartido, se aplicarán penalidades por retraso.
- 8) Durante toda la duración del Rally, el Competidor es responsable de la verificación del buen estado de funcionamiento del (de los) GPS "STELLA III" descargado(s) por el Organizador.
- 9) El (los) GPS "STELLA III" debe(n) estar en funcionamiento y estar conectado(s) permanentemente, alimentación(es) y antena(s) conectadas, durante toda la duración de cada Etapa.
- 10) Todo incidente debido al Competidor (pérdida, destrucción, apagado, etc.), que haga imposible la lectura del (de los) GPS "STELLA III" y/o todo intento de fraude o manipulación constatada por un técnico de GPS "STELLA III", bajo la responsabilidad del Director de Carrera, tendrá una penalización que puede llegar a la exclusión de la competencia.
- 11) Durante la parada para marcación en el CH, las informaciones que aparecen en el GPS "STELLA III" se envían automáticamente al controlador por radio (Way Points faltantes, velocidad, etc.).
- 12) Únicamente, en caso de infracción, un controlador hace constatar y refrendar las infracciones por un miembro del Equipo o por el Equipo. Luego le entrega una hoja de su ficha de control y envía



una copia a la Dirección de Carrera.

13) Toda negativa a firmar tendrá las siguientes penalizaciones:

- 1º negativa: 10 minutos.
- 2º negativa: 1 hora.
- 3º negativa: Exclusión.
- Si un Equipo posee dos GPS "STELLA III" en funcionamiento y que sólo uno de los dos valida el paso por un Way Point, no se aplicará ninguna penalización.

14) En caso de reclamo, acompañado de la caución **de 500 US\$**, el Competidor tendrá media hora después de la notificación, para informar por escrito a la Dirección de Carrera. Un técnico GPS "STELLA III" desmonta y precinta el (los) GPS en presencia del Competidor, y luego lo descarga y entrega su informe de análisis a la Dirección de Carrera y al Competidor.

15) Control de la velocidad:

En caso de exceso de velocidad, si un Equipo posee dos GPS "STELLA III" en funcionamiento y las dos velocidades relevadas son distintas entre sí, se penalizará al Equipo sobre el exceso de velocidad más bajo.

16) Importante: no está permitido portar, instalar o hacer uso de cualquier sistema de adquisición de datos en los vehículos que tenga un sistema de GPS o de posicionamiento que de información de posición y/o obtenga o grabe track, bajo pena de exclusión, entre ellos: equipo GPS, teléfonos con sistema GPS, TERRATRIP o similar con sistema de track GPS.

17) En todo caso se permitirán su portabilidad excepto los aparatos GPS de navegación y posicionamiento (tipo garmin, tomtom, etc.) y/o uso en tanto la adquisición de datos de ubicación y traqueo se encuentren desactivados y/o anulados.

18) Para el uso en la competencia de todo equipo de estas características deberá de ser autorizado por el director deportivo de la competencia, dicha autorización figurará en la tarjeta de verificación técnica y con marcación del equipo.

**Nota: La portabilidad de un teléfono celular sin sistema GPS o de ubicación está permitido por razones de seguridad. De detectarse la infracción a esta indicación, se aplicará una primera penalidad de 12 horas, la reincidencia será la exclusión de la Competencia.**

#### **ESTAN PERMITIDOS EL USO DE:**

- Compás magnético o electrónico de un modelo libre (opcional)
- Indicador de rumbo del Vehículo, basado en la medida del campo magnético terrestre.
- El aparato podrá tener un sistema de compensación electrónica interna.
- El panel podrá ser analógico y/o digital.
- El aparato no deberá tener conexión o función que haga acoplamiento ni deberá explotar sus informaciones con otro aparato.
- Ningún sistema de conexión deberá permitir la entrada o la salida de datos numéricos.
- Dicho aparato podrá montarse en doble.
- Los contadores de distancia total basado únicamente en una medida de rotación de ruedas o de un árbol de transmisión. El aparato no deberá tener conexión o función que haga acoplamiento ni deberá explotar sus informaciones con otro aparato.
- Dicho aparato podrá montarse en doble.

#### **14P4 FUNCIÓN ADELANTAMIENTO ENTRE VEHICULOS DEL GPS STELLA III:**

- 1) Para resguardar los adelantamientos, el aparato GPS "STELLA III" cuenta con la función de alerta de adelantamiento (dispositivo que permite señalar a un Vehículo que puede ser adelantado) viene integrado en el equipo y es obligatorio su uso para todas las categorías.
- 2) Para que el sistema funcione el vehículo que pretende rebasar a otro tiene que estar en movimiento.



- 3) Toda máquina / todo vehículo alcanzado por otro deberá hacer lo necesario para ponerse en un lado y dejarse pasar.
- 4) En una Sección Selectiva, toda/o máquina / vehículo que haya recibido señales para ser adelantado en el GPS "STELLA III" visibles y sonoras en un tiempo dado y que no se haya puesto de lado para dejarse pasar, será sancionado, según la decisión de los comisarios, del siguiente modo, después de examinar los datos descargados:
  - 10 minutos para las máquinas / los vehículos clasificados
- 5) Los casos litigiosos serán tratados por los comisarios, después de escuchar a las dos partes. Según las circunstancias, éste podrá aplicar otras penalizaciones (de tiempo).
- 6) Si hubiese alguna polémica, deberá realizarse la descarga de los datos del aparato, a pedido escrito al Director de Carrera, 30 minutos a más tardar después de la notificación de la infracción.

#### **14P5 SISTEMA DE ALERTA MECANICA GPS "STELLA III"**

El aparato GPS "STELLA III" cuenta con un sistema integrado de alerta en caso de una detención del vehículo en caso de avería mecánica y se acciona pulsando la tecla azul hasta que aparezca en la pantalla LED un triángulo de color amarillo, el cual aparecerá en los aparatos GPS "STELLA III" que estén en movimiento y en un radio menor de **300 mts.**

#### **14P6 SISTEMA DE ALERTA POR ACCIDENTE GPS "STELLA III"**

El aparato GPS "STELLA III" cuenta con un sistema integrado de alerta en caso de un accidente del vehículo en competencia y se acciona pulsando las teclas rojo y azul en simultaneo hasta que aparezca en la pantalla LED un mensaje SOS de color amarillo, el cual aparecerá en los aparatos GPS "STELLA III" que estén en movimiento y en un radio menor de **300 mts.**

#### **14P7 ITINERARIO OFICIAL**

- 1) El Itinerario Oficial (Secciones Selectivas y Sectores de Enlaces) se memoriza en el (los) aparato(s) GPS "STELLA III" que se entrega(n) a los Pilotos / Equipos Competidores. La validación cronológica de cada WPV, WPS, WPO, WPC, DZ, FZ o CP localizado en el Road Book, garantizará el respeto del itinerario por parte del Equipo. Cada punto será numerado cronológicamente en el Road Book y en el aparato GPS "STELLA III". Se colocarán WPS en el itinerario para garantizar el paso por ciertos puntos que se consideran como sensibles: ii i peligros 3 (!!!), cruces de ruta, gasoducto, vías férreas, etc.
- 2) En caso de cambio de itinerario, la lista de puntos de paso obligatorios que se descarga en el aparato GPS "STELLA III" podrá ser modificada automáticamente al llegar al Bivouac o al largar la Etapa. El Piloto / Equipo es quien debe de asegurarse que se realizó la modificación.
- 3) A la excepción de las coordenadas de los Bivouac, no se indicará ninguna coordenada de Way Point en el Road Book.

#### **14P8 ZONAS "PÚBLICO"**

En todo el recorrido habrá "Zonas de Público", en uno o varios puntos de las Secciones Selectivas, en función de las Etapas. Estarán destinadas a recibir a los espectadores. Dichas zonas pueden estar o no mencionadas en el Road Book y se precisarán en el Briefing. Se solicita una vigilancia particular a las máquinas / los vehículos durante el cruce de dichas zonas.

**Las asistencias y todo Competidor que no sea un Piloto / Equipo no podrán llegar hasta allí, salvo si estas zonas figuran en el itinerario del Road Book del día de Asistencias.**

### 1) Inicio de la Zona de Control:

- El inicio de la Zona de Control de Velocidad registrada en el GPS se materializará en el Road Book con un casillero que indique: «DZ» y con un Way point Seguridad o Eclipse (WPS o WPE). Para validar el inicio de Zona «DZ», la Máquina / el Vehículo debe en forma obligatoria pasar a menos de 90 m (radio alrededor del Way point «DZ»), so pena de penalidad para WPT faltante (Artículo 14P2);
- En un radio de **800m** de dicho punto (en caso de un WPS), el GPS de la Máquina / del Vehículo se activará (DTW, CTW y flecha) para guiar al Piloto/el equipo hasta el punto;
- **100m** antes de dicho punto GPS, el Piloto / el Equipo ve indicar en su GPS que se acerca a la Zona de Control (desaceleración);
- Los **100 m** ubicados después de este punto GPS se consideran como zona “tampón” de desaceleración (Zona de Tolerancia), antes de entrar en la Zona de Control.

### 2) La Zona de Control de Velocidad

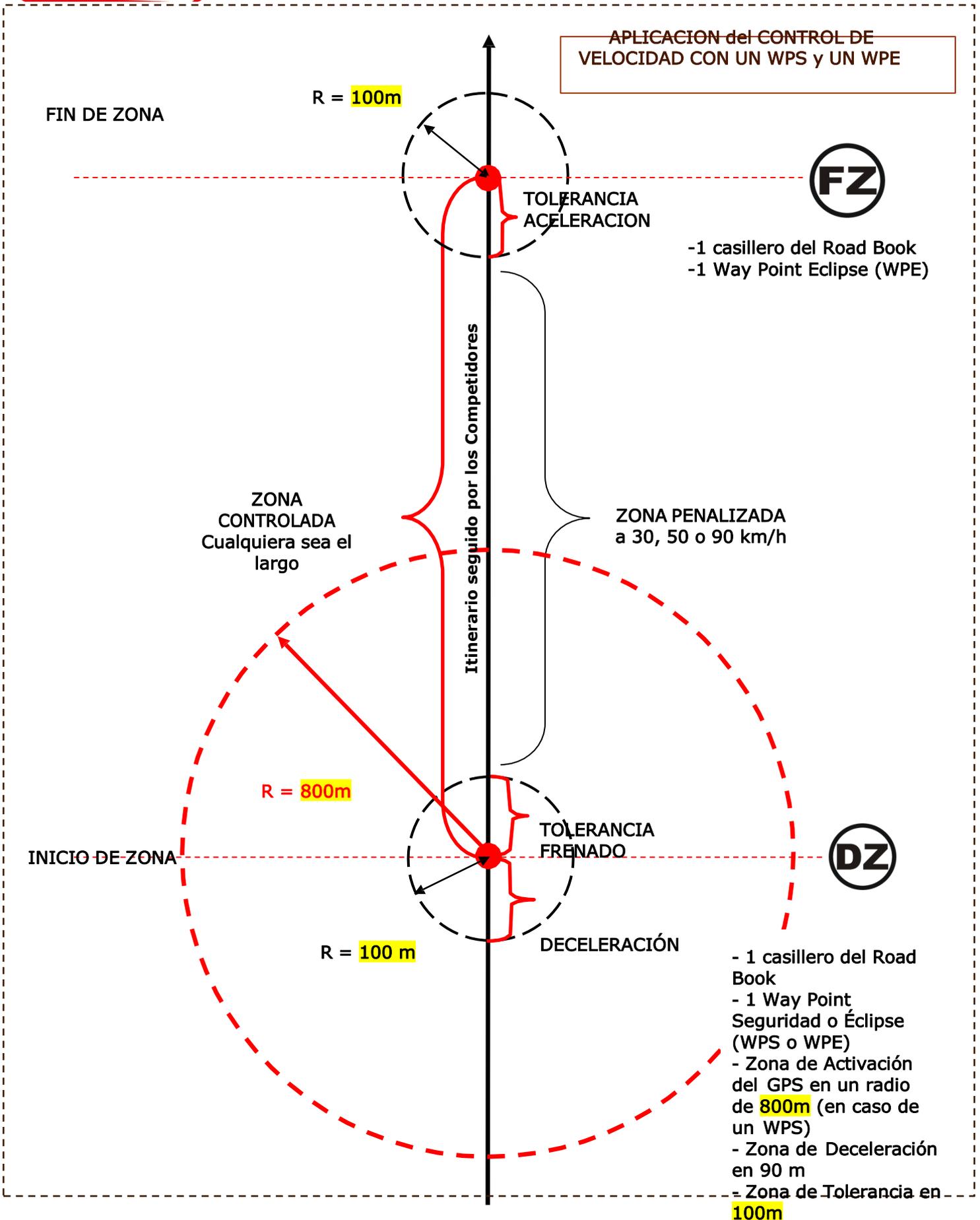
La Zona de Control aparece permanentemente en la pantalla GPS del Piloto / Equipo, cuando se valida el radio de entrada del Way Point. Entonces, el Piloto / Equipo no podrá ignorar ni la entrada ni la salida.

La velocidad de la máquina / del vehículo estará limitada a 30, 50 o 90 km/h entre el punto de entrada y el punto de salida de la zona, cualquiera sea el itinerario tomado entre estos dos puntos.

### 3) Fin de la Zona de Control

- el fin de la Zona de Control de Velocidad por el GPS se materializará en el Road Book con un casillero que indique «FZ» y con un Way Point Eclipse (WPE);
- Alrededor de dicho punto, se colocará una Zona de Tolerancia de **100m** para evitar todo reclamo sobre el control de velocidad;
- A partir de dicho punto, el Piloto / Equipo puede acelerar nuevamente;
- El punto de salida de la Zona de Control de Velocidad es un punto de paso obligatorio. Para validar el fin de Zona «FZ», el Piloto / Equipo debe en forma obligatoria pasar a menos de **100m** (radio alrededor del WPE «FZ»).

APLICACION del CONTROL DE VELOCIDAD CON UN WPS y UN WPE



1) Durante toda la duración del Rally, el Piloto / Equipo es responsable de la verificación del buen estado de marcha del GPS Stella III entregado por el Organizador.

2) El GPS Stella III debe estar en funcionamiento y estar conectado permanentemente, alimentación y antena enchufada, durante toda la duración de cada Etapa.

3) Todo incidente, por parte del Piloto / Equipo (pérdida, destrucción, apagado, etc.), que haga imposible la lectura del GPS Stella III y/o todo intento de fraude o manipulación constatada, por un técnico GPS Stella III, bajo la responsabilidad del Director de Carrera, tendrá una penalización. Las penalidades aplicadas serán las mismas para un Piloto / Equipo que no haya ingresado el código del día en el GPS.

4) El control se realiza de manera automática. Se publicará una hoja oficial para cualquier Piloto / Equipo que haya tenido penalización para la etapa del día. La publicación será firmada por el Director de Carrera y por los comisarios deportivos; se hará en el Tablero de Información Oficial. El chequeo de las hojas de penalización es bajo la única responsabilidad del Piloto / Competidor. Existe un plazo de reclamos a partir del momento de la publicación oficial. *Este plazo se comunicará por Boletín.*

5) *Las condiciones y el proceso de reclamo se comunicarán por Boletín*

#### 17P1 GENERALIDADES

1) Los agentes de la circulación, Jueces de hecho u Oficiales de la competencia que constaten una infracción a las reglas de la circulación cometida por un Piloto / Equipo de la competencia, deben informarlo lo antes posible. En caso en que decidan no detener o que no puedan detener al Piloto / Equipo en infracción, pueden pedir aplicar las penalidades previstas, bajo reserva que:

- a) la notificación de la infracción llegue por vía oficial y con nota escrita, antes de la colocación de la clasificación de la Etapa durante la cual se cometió la infracción;
- b) las multas estén lo suficientemente detalladas para que la identidad del Piloto / Equipo en infracción se establezca en forma indiscutible y el lugar y hora esté perfectamente precisado;
- c) los hechos reprochados no sean susceptibles de interpretaciones diversas;

2) En ruta, todas las máquinas / los vehículos tienen la obligación de circular con las luces encendidas. Esta obligación se aplica también a las Secciones Selectivas.

#### 17P2 CRUCE DE ZONAS DE CONTROL DE VELOCIDAD

1) En las zonas que se definen como "Zonas de Control de Velocidad", la velocidad de paso de la máquina / del vehículo, tanto en Sector de Enlace como en Sección Selectiva, estará limitada a 30, 50 o 90 km/h.

2) En caso de reglamentación local inferior, ésta es la que se aplica. Por otra parte, es el Piloto / Equipo que debe adaptar su velocidad en función de la densidad de población y de la circulación.

3) Se indicarán Zonas de Control de Velocidad en el Road Book con las menciones «DZ» y «FZ».

4) La presencia o la falta de paneles indicadores de velocidad no podrá dar lugar a ningún reclamo. Se autorizan los adelantamientos, a condición de no superar la velocidad máxima autorizada en la zona.

5) El límite de velocidad aparecerá en la pantalla del GPS en amarillo 90m antes de entrar en una zona de control de velocidad (como zona de deceleración). Superada esta distancia, el límite se pondrá en color rojo para señalar al Piloto / Equipo que esté dentro de la zona de control de velocidad.



zona de deceleración



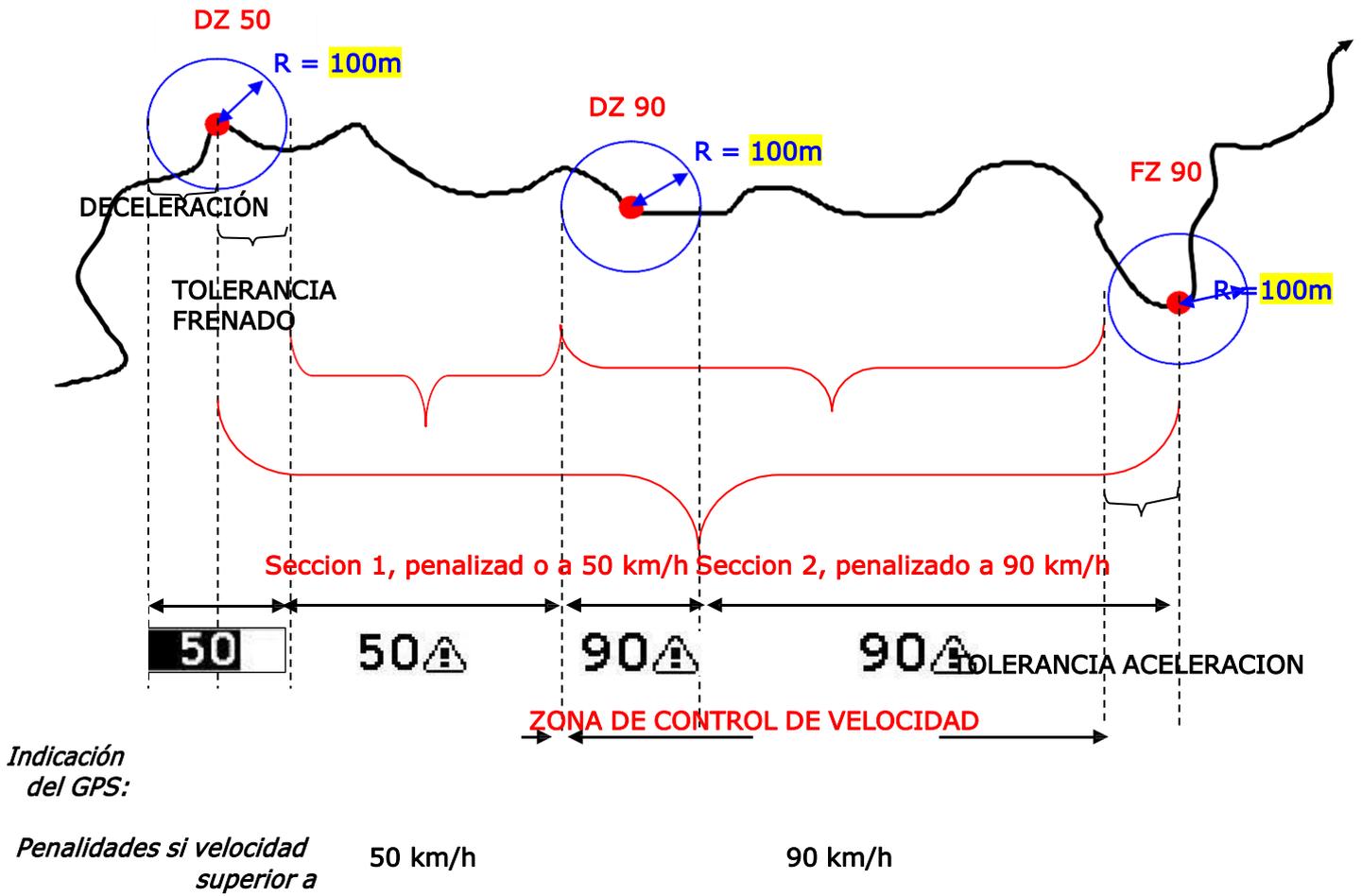
zona de control de velocidad

6) Durante los adelantamientos de velocidad, se registrará un impulso en el GPS como mínimo cada 150 metros. publicará una hoja oficial para cualquier Piloto / Equipo que haya tenido adelantamientos de velocidad para la etapa del día. La publicación será firmada por el Director de Carrera y por los comisarios deportivos; se hará en el Tablero de Información Oficial. El chequeo de las hojas de adelantamientos de velocidad es bajo la única responsabilidad del Piloto / Competidor.

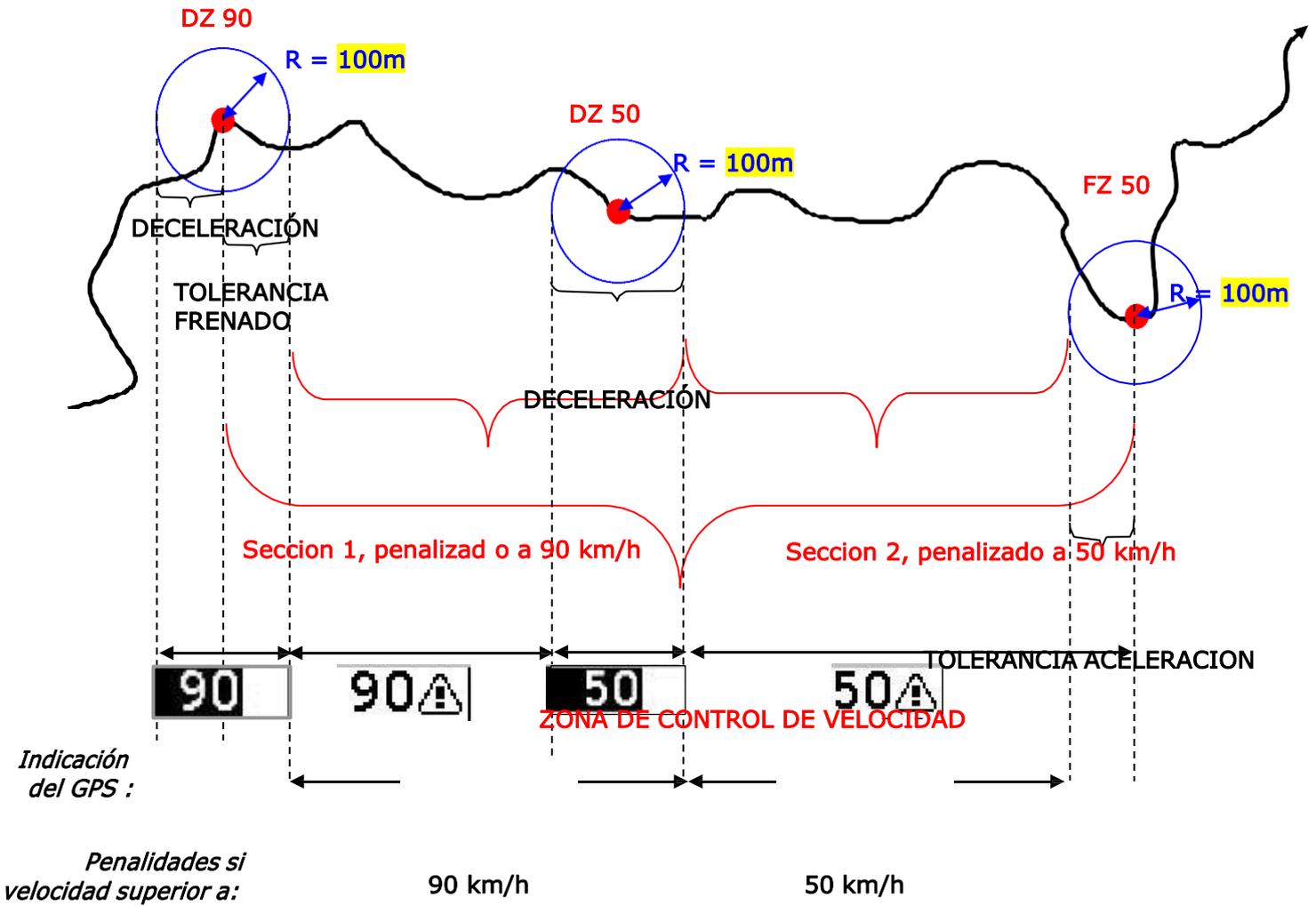
Existe un plazo de reclamos a partir del momento de la publicación oficial. *Este plazo se comunicará por Boletín.*

7) En el caso de una Zona de Control de Velocidad compuesta por dos secciones sucesivas, con dos velocidades de distinto valor, la velocidad máxima autorizada en un radio de 100m del Way point de entrada de la segunda sección será siempre la velocidad más elevada de ambas secciones. En el caso de una velocidad decreciente, la entrada en el radio de 100m de este mismo Way point marca el inicio de la Zona de Desaceleración (ver esquemas a continuación).

2 SECCIONES SUCESIVAS, VELOCIDADES CRECIENTES: 50 a 90 Km /h



2 SECCIONES SUCESIVAS, VELOCIDADES DECRECIENTES: 90 a 50Km /h



## 17P3 IMPULSOS

- 1) Si el Competidor contesta las infracciones relevadas, deberá establecer un reclamo escrito, acompañado por su fianza, que enviará a la Dirección de Carrera en los 30 minutos siguientes de su notificación, para proceder a la descarga del GPS.
- 2) Todo adelantamiento de velocidad registrado por el GPS será sancionado por el Director de Carrera, según las siguientes penalidades:
  - entre 1 y 15 km/h:  
1 minuto x la cant de impulsos + una suma global de **100 US\$**;
  - entre 16 y 40 km/h:  
2 minutos x la cant de impulsos + una suma global de **200 US\$**;
  - más allá de 40 km/h:  
1<sup>a</sup> impulso: 5 minutos + una suma global de **300 US\$**, 2<sup>o</sup> impulso sucesiva: 10 minutos + una suma global de **500 US\$**, 3<sup>o</sup> impulso sucesiva: 15 minutos + una suma global de **700 US\$**,  
4<sup>o</sup> impulsión sucesiva: 60 minutos + una suma global de **1500€**.
- 3) Toda reincidencia tendrá una penalidad que va de **1 000 US\$** hasta la Descalificación / la Exclusión.
- 4) **Nota:** El pago de multas deberá realizarse ante el Relaciones Competidores o ante el Director de Carrera, en las 48 horas después de notificación, so pena de rechazo de largada.

## 17P4 LIMITE DE VELOCIDAD – SECTORES DE ENLACE

1) Independientemente de las Zonas de Control de Velocidad, la velocidad máxima será limitada y controlada en todos los Sectores de Enlace, salvo caso particular que se precisa en Boletín y/o en el Road Book.

La velocidad máxima autorizada será aquella vigente en el país por donde pasa la competencia en función del tipo de Vehículo.

2) En los Sectores de enlace, un impulso se registra en el GPS cada **500 m**. Aparecerá una sigla en la pantalla del GPS para indicar el adelantamiento y el registro de éste.  
Se controlará el GPS en la llegada al Bivouac.

3) Todo adelantamiento de velocidad registrado por el GPS será sancionado por el Director de Carrera, según las siguientes penalidades:

- De 1 a las 20 km/h:  
30 segundos por impulso + una suma global de **100 US\$**;
- De 21 a las 40 km/h:  
1 minuto por impulso + una suma global de **200 US\$**;
- Más de 40 km/h:  
5 minutos por impulso + una suma global de **300 US\$**.

Más allá de 3 impulsos sucesivas, penalidades decididas por los Comisarios Deportivos, que pueden llegar a la Descalificación / la Exclusión.

## 18P ASISTENCIA Y ABASTECIMIENTOS

### 18P1 GENERALIDADES

La asistencia en las Secciones Selectivas está estrictamente prohibida. Durante toda la duración del Rally, la asistencia realizada sólo por el personal de asistencia se autoriza solamente en las zonas previstas por la Organización a estos efectos.

Toda infracción a la Reglamentación sobre la asistencia tendrá penalidades que pueden llegar a la Descalificación / la Exclusión. Todo Piloto / Equipo asistido será solidariamente responsable de su asistencia.

## 18P2 ASISTENCIA AUTORIZADA

Se autoriza la asistencia:

### 1) En el trazado de una Sección Selectiva

Por el equipo de un Auto o de una Máquina (Moto/Cuadriciclo) regularmente inscrito y aún en carrera. Por un vehículo de la categoría asistencia después de haber recibido la autorización de la Organización.

### 2) En el recorrido de un Sector de Enlace

Por el equipo de un Auto o de una Máquina (Moto/Cuadriciclo) regularmente inscrito y aún en carrera.

### 3) Entre la llegada de un Sección Selectiva y la largada del siguiente (neutralización)

Por el equipo de un Auto o de una Máquina (Moto/Cuadriciclo) regularmente inscrito y aún en carrera.

### 4) En las zonas autorizadas

Para los vehículos del grupo asistencia, se dispondrá una zona de asistencia entre la llegada del bucle 1 del día y la largada del bucle 2. Será el único punto de asistencia autorizada de cada jornada. El abastecimiento en combustible estará autorizado en el parque de asistencia únicamente.

Toda asistencia no autorizada será evaluada por el Colegio de Comisarios Deportivos, pudiendo llegar penalidad hasta la exclusión de la competencia.

## 18P3 COMBUSTIBLE - AUTONOMIA

Autonomía

Cada Piloto / Equipo será responsable del cálculo de su autonomía. En ningún caso podrá reclamar a la Organización si su Máquina / su Vehículo no lograra cubrir la distancia mínima de 250 km, cualquiera sea la naturaleza del terreno.

Por seguridad, es indispensable una autonomía adicional de 10%, es decir 275 km.

Solo para el caso de la categoría PROMOCIONAL se solicita autonomía mínima de 100kms y por seguridad 10% adicional, es decir hasta 110kms.

## 19P SEGUROS

Se comunicará por Boletín

## 20P VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

1) Los Pilotos / Competidores pasarán las Verificaciones Administrativas y técnicas en Ica. El 13 de septiembre de 2018, los Pilotos / Competidores serán convocados a las Verificaciones Administrativas.

2) Después de las Verificaciones Técnicas, los Máquinas / Vehículos se ubicarán en Parque Cerrado.

3) Los GPS Stella III deberán imperativamente estar conectados directamente a la batería para un funcionamiento posible con el motor parado. Caso contrario, el Piloto / Competidor deberá poner su Máquina / Vehículo en conformidad para poder pasar las Verificaciones Técnicas.

4) Las Máquinas / Vehículos deberán presentarse en las Verificaciones Técnicas en condición de carrera y los equipamientos de seguridad exigidos deberán presentarse ante los Comisarios encargados del control.

Toda Máquina / Vehículo que resultase no conforme o no adaptado a las normas del Rally en las Verificaciones Técnicas, podrá o ser cambiado de grupo, o rechazado en la largada (decisión del Jurado Internacional / Colegio de Comisarios Deportivos).

En este último caso, los derechos de inscripción quedarán bajo supervisión del Organizador.

5) Cada Máquina / Vehículo deberá presentarse con los siguientes documentos originales en las Verificaciones Administrativas y Técnicas

- Título de propiedad o certificado de matrícula en regla (no se acepta documentación provisional);
- Ficha de homologación y/o catálogo comercial.

**Cada Piloto/Miembro de la tripulación de un vehículo debe presentar los siguientes documentos en vigencia:**

- Licencia de conducir
- Licencia deportiva nacional vigente emitida por su ADN o federación para Piloto, Copiloto y Competidor según corresponda
- Para todos los Pilotos / Competidores extranjeros, **licencia internacional FIM** y la autorización para competir emitida por la ADN.
- Para ser parte del campeonato Latinoamericano en motos y/o cuadriciclos deben tener licencia FIM-LA.

**6)** El Piloto / Equipo se compromete a presentar documentación perfectamente en regla, so pena de rechazo en la largada.

No se aceptarán fotocopias o certificados de pérdida o de robo de cualquier documento, so pena de rechazo en la largada.

## 21P RECLAMOS – APELACIONES

Todo reclamo debe establecerse de acuerdo con las estipulaciones del Código Deportivo Internacional. Debe realizarse por escrito y debe entregarse al Director de Carrera acompañado de la suma de **500 US\$**, monto que no se devolverá si el reclamo es considerado como injustificado.

**22P1 EI STELLA III**

**1) El Stella III es un sistema de seguimiento de las Máquinas / los Vehículos por satélite, implementado por la Organización y obligatorio para todos los Competidores.**

**2) Durante toda la duración del Rally, el Piloto / el Equipo es considerado(a) responsable por el buen funcionamiento de su Stella III. Deberá estar en funcionamiento y seguir conectado en permanencia, con la alimentación y la antena conectadas, durante la duración de cada Etapa. Todo incidente debido al Piloto / el Equipo (pérdida, destrucción, apagado, etc.) y/o todo intento de fraude o manipulación constada acarreará una penalización decidida por el Jurado FIM / el Colegio Deportivo y que puede llegar a la Exclusión / Descalificación.**

**3) La ubicación del Stella III en la máquina / el vehículo deberá permitir un acceso permanente a las funciones esenciales del aparato y no permitir averías.**

**Todo Piloto / Equipo cuyo Stella III no será fijado según las especificaciones del proveedor o del Organizador durante las Verificaciones Técnicas deberá imperativamente montar el aparato, bajo pena de ser negado la largada."**

**22P2 Equipamiento de supervivencia MOTOS / CUADRICICLOS:**

**1) Por razones de seguridad, los Pilotos deberán transportar en forma obligatoria en su Máquina, el siguiente material:**

- **1 lámpara de bolsillo,**
- **1 bengala de auxilio,**
- **1 brújula,**
- **1 espejo de auxilio,**
- **1 reserva de 3-litros de agua (en Camel Back) en la largada de cada Etapa,**
- **1 cobija de supervivencia (Métalina),**
- **protecciones dorsales y abdominales,**
- **1 GPS Stella III**

**2) Todo Piloto que no pueda presentarse en la largada de una de las Etapas con todo el equipamiento obligatorio de supervivencia (reserva de agua y material de seguridad) tendrá un retraso en su largada dentro de un límite de 30 minutos para ponerse en conformidad. Los minutos utilizados se considerarán como tantos minutos de retraso en un control Horario y darán lugar a una penalidad de un minuto por minuto de retraso. Se dará una nueva hora de largada. Todo retraso de más de 30 minutos llevará a la Descalificación.**

**En caso de reincidencia en una Etapa posterior, el Piloto recibirá una penalidad que puede llegar a la Descalificación, según el Jurado. La reincidencia sólo se admitirá una vez.**

**3) Se prohíbe el transporte de combustible de otra forma que no sea en los tanques previstos a estos efectos en la Máquina.**

**Del mismo modo, se prohíbe el transporte de objetos, piezas, herramientas, etc. susceptibles de agravar heridas e incluso herir a un Piloto (mochilas, cinturón, etc.). En caso de incumplimiento de las reglas anteriormente mencionadas, el Piloto será rechazado en la largada.**

**4) El equipamiento de seguridad y supervivencia deberá ser accesible sin desmontaje para que la Dirección de Carrera pueda controlarlo eventualmente antes de cada largada de Etapa. Si el Stella III no anda correctamente al momento de la largada del CH de enlace o de la Sección Selectiva, el Piloto / Equipo no podrá largar hasta que la reparación esté hecha.**

**22P3 ROPA Y CASCOS MOTOS / CUADRICICLOS**

**1) En todo del recorrido, el uso de protecciones dorsales y pectorales es obligatorio.**

**2) En todo del recorrido, el uso del collar cervical de tipo Leatt Brace es altamente recomendado.**

**3) El uso del casco homologado (normas FIM) es obligatorio en toda la competencia so pena de Descalificación.**

**El casco, de menos de 5 años, deberá presentarse en las Verificaciones Técnicas, al mismo tiempo que la Máquina.**

1) Si hay accidentes con heridos, es imperativo que el Equipo lo informe a la Organización por cualquier medio y en el menor plazo, para que éste pueda enviar lo más rápidamente el medio de intervención apropiado.

En caso de no poder informar sobre el equipo accidentado el mensaje lo deberá hacer el primer Vehículo que llegue al lugar, informando a la Organización el estado en que se encuentran los Competidores accidentados.

2) Si el Vehículo representa un peligro para los demás Vehículos o, para resguardar el lugar del accidente, un miembro del Equipo debe, después de haber presionado los botones rojo y azul simultáneamente de la alarma del aparato GPS "STELLA III" y aparecido la palabra SOS en la pantalla LED, colocar un triángulo rojo o alguna señal visible en un lugar apropiado al menos 50 metros antes de la posición del Vehículo para prevenir los demás Equipos. Todo Equipo que infrinja esta regla es pasible de penalización según la decisión de los Comisarios Deportivos.

3) Los Equipos implicados en un accidente con daños corporales, serán objeto de una investigación por parte del Colegio de Comisarios Deportivos. En función de las circunstancias, se podrán aplicar penalizaciones que pueden llegar a la Exclusión.

4) En caso de accidente o de litigio entre un Equipo Auto y un Piloto Moto/Cuadriciclo en un Sector Selectivo, el Piloto de Moto/Cuadriciclo deberá hacer una declaración por escrito de mano propia dirigida al Director de Carrera Moto/Cuadriciclo quien la enviará al Director de Carrera Auto/Camión quien juzgará la decisión a tomar. De mismo modo, el Equipo Auto podrá hacer una declaración escrita de los hechos al Director de Carrera Auto/Camión.

5) Todo Equipo que no respete las prescripciones del presente Artículo será objeto de un informe a los Comisarios Deportivos que podrán imponer penalizaciones tales como las que se prevén en el Código Deportivo.

## 24P ASISTENCIA EN CASO DE ACCIDENTE DE OTRO EQUIPO/COMPETIDOR

1) En caso de un accidente, los reglamentos exigen detenerse al primer vehículo que llegue, avisar por el mejor medio de comunicación a la Organización para poner en marcha los importantes medios para acortar el tiempo de intervención de los equipos de rescate.

2) Todo Equipo testigo de un accidente que pone en peligro físico a otro Equipo, debe en este orden:

- Detenerse;
- Resguardar la zona, presionando los botones rojo y azul simultáneamente aparato GPS "STELLA III" para activar la función alarma de accidente, para informar a los Equipos / Pilotos que llegan al lugar;
- Informar por el medio de comunicación que le sea posible a la Organización del accidente;
- Aportar los primeros auxilios a los miembros del Equipo e informarse sobre su condición;
- Esperar la llegada del auxilio o de otro Vehículo;
- Presionar el botón verde del aparato GPS "STELLA III" para señalar que se va.

3) El Equipo testigo del accidente no corre riesgos de ser excluido si enciende su baliza (de ser el caso de tenerla) para el Equipo accidentado.

4) El tiempo total de detención (si supera los 3 minutos) entre las dos alertas se descontará del tiempo realizado para el Sector Selectivo el mismo día, sólo para los dos primeros Equipos que se detuvieron en el accidente, a pedido del Competidor a la Dirección de Carrera, a más tardar 30 minutos después de la llegada a la Etapa del día del Equipo.

5) El tiempo total de parada podrá verificarse y validarse con el aparato GPS "STELLA III".

## 25P ABANDONOS - EXCLUSIÓN

- 1) En caso de abandono, el Equipo debe de informar por todos los medios, y en el menor plazo a la Organización de carrera.
- 2) El incumplimiento de esta importante cláusula de seguridad provocará, de manera irrevocable, la negativa de toda inscripción ulterior del Equipo en todo Competencia organizada por el Organizador.
- 3) Del mismo modo, el incumplimiento de esta obligación de prevenir a la Organización en caso de abandono provocará, en caso de búsquedas específicas, la responsabilidad pecuniaria de los Equipos que no hayan tomado las disposiciones necesarias para señalar su localización y/o de sanciones que podrán solicitarse a la ASN respectiva, bajo decisión del Colegio de Comisarios Deportivos.
- 4) En caso de abandono, el Equipo debe asegurarse rápidamente en devolver su material de seguridad a los prestatarios respectivos: aparato GPS "STELLA III". Dicho material deberá enviarse a los representantes de los prestatarios que se los hayan suministrado, localizados siempre al lado de la Organización, En ningún caso, el Organizador puede ser responsable de la desaparición o de la pérdida de este material, que a menudo se entrega a terceros.
- 5) Se recomienda al Equipo no dejar el material de seguridad en el vehículo, si tuviese que dejar éste en la pista.  
En ningún caso, el Organizador puede ser considerado responsable de la desaparición o la pérdida de este tipo de material, frecuentemente entregado a terceros.

## 26P CLASIFICACIONES

- 1) Las penalizaciones se expresan en horas, minutos y segundos. La Clasificación Final se establece sumando los tiempos realizados en los Sectores Selectivos y las penalizaciones (contraídas durante los Sectores de Enlace y otras penalizaciones expresadas en tiempo). Aquel que obtuvo el menor total queda proclamado ganador de la Clasificación General, el siguiente segundo y así sucesivamente. Las clasificaciones por grupo y clase se establecen del mismo modo.
- 2) En caso de empate, queda proclamado ganador aquel que realiza el mejor tiempo en el último Sector Selectivo. Si esto no alcanza para desempatar, se toman entonces en consideración los tiempos de los Sectores Selectivos anteriores, etc., salvo para las Etapas donde no se disputó ningún Sector Selectivo; los desempates se harán entonces según el orden de los números. Esta regla de desempate puede aplicarse en todo momento de la Competencia.
- 3) Los Equipos Competidores que no completen todas las Etapas de la fecha o que "reenganchen" (que no culminen un Sector Selectivo y partan en la siguiente) no tendrán derecho a podio

## 27P LISTA DE PREMIOS

Los 3 primeros de cada categoría (Moto, Cuadriciclo, Auto, UTV, Camión) serán recompensados por un trofeo.

ANEXO

PISTES / TRACKS / PISTAS			
	ROUTE	ROAD	RUTA
<b>RO</b>	ROUTE	ROAD	RUTA
	ROUTE avec séparateur central	DUAL CARRIAGEWAY	DOBLE CALZADA
	PISTE TRACÉE	TRACK	PISTA EXISTENTE
	HORS PISTE	OFF TRACK	FUERA DE PISTA
<b>P</b>	PISTE	TRACK	PISTA
<b>G<sup>D</sup></b>	GRAND	BIG	GRANDE
<b>P<sup>T</sup></b>	PETIT	SMALL	PEQUEÑO
<b>Gd P</b>	GRANDE PISTE	BIG TRACK	PISTA GRANDE
<b>PS</b>	PISTE SINUEUSE	WINDING TRACK	PISTA SINUOSA
<b>PPS</b>	PISTE PRINCIPALE SINUEUSE	WINDING MAIN TRACK	PISTA PRINCIPAL SINUOSA
<b>PP</b>	PISTE PRINCIPALE	MAIN TRACK	PISTA PRINCIPAL
<b>P//</b>	PISTES PARALLELES	PARALLEL TRACKS	PISTAS PARALELAS
<b>HP</b>	HORS PISTE	OFF TRACK	FUERA DE PISTA
<b>HP</b>	HORS PISTE INTERDIT	OFF TRACK FORBIDDEN	FUERA DE PISTA PROHIBIDO
SECURITE / SAFETY / SEGURIDAD			
	ATTENTION	DANGER 1	PELIGRO 1
	DANGER	DANGER 2	PELIGRO 2
	GROS DANGER	DANGER 3	PELIGRO 3
	DEBUT de Zone vitesse limitée	START of Zone controlled speed	COMIENZO de zona de control de velocidad
	Limite de VITESSE	SPEED LIMIT	LIMITE DE VELOCIDAD
	FIN de Zone vitesse limitée	END of Zone controlled speed	FIN de zona de control de velocidad
	STOP	STOP	STOP
	WAYPOINT MASQUE	WAYPOINT MASKED	WAYPOINT OCULTO
	WAYPOINT ECLIPSE	WAYPOINT ECLIPSE	WAYPOINT ECLIPSE
	WAYPOINT SECURITE	WAYPOINT SAFETY	WAYPOINT SEGURIDAD
	WAYPOINT CACHE	WAYPOINT HIDDEN	WAYPOINT OCCULTO
	DISTANCE	DISTANCE	DISTANCIA
<b>CP</b>	CONTRÔLE DE PASSAGE	PASSAGE CONTROL	CONTROL DE PASO
	CP	PC	CONTROL DE PASO
<b>CPs</b>	CONTRÔLE DE PASSAGE SECURITE	SAFETY PASSAGE CONTROL	CONTROL DE PASO SEGURIDAD
<b>CPLs</b>	CP LIAISON SECURITE	ROAD SECTION SAFETY PC	CP SEGURIDAD ENLACE
ZONES / AREAS / ZONAS			
	DEPART	START	LARGADA
<b>DSS</b>	DEPART SECTEUR SELECTIF	START OF SELECTIVE SECTION	LARGADA SECTOR SELECTIVO
	ARRIVEE	FINISH	LLEGADA
<b>ASS</b>	ARRIVEE SECTEUR SELECTIF	FINISH OF SELECTIVE SECTION	LLEGADA SECTOR SELECTIVO
	CHRONO	CLOCK	CRONOMETRAJE
	DEBUT ZONE D'ASSISTANCE	START OF SERVICE AREA	COMIENZO DE ZONA DE ASISTENCIA
	FN ZONE D'ASSISTANCE	FINISH OF SERVICE AREA	FN DE ZONA DE ASISTENCIA
	VILLAGE	VILLAGE	PUEBLO
	BIVOUAC	CAMP	CAMPAMENTO
	ZONE SENSIBLE	SENSITIVE ZONE	ZONA SENSIBLE
	STATION ESSENCE	PETROL STATION	GASOLINERA
SPECIFICITES / SPECIFICITIES / ESPECIFICIDADES			
	SOMMET	SUMMIT	CUMBRE
	CUVETTE	DIP	BADÉN
	BOSSE	BUMP	LOMADA
	COMPRESSION	COMPRESSION	COMPRESIÓN

	SAIGNEE	DITCH	CORTE
	RADIER	STEP	CORTE ABRUPTO
	MARCHE EN DESCENTE	STEP DOWN	DESCENSO EN ESCALON
	MARCHE EN MONTÉE	STEP UP	SUBIDA EN ESCALON
	TROU EFFONDRE	HOLE / COLLAPSE	DERRUMBE
	ORNIERE	RUT	RODADA
	ONDULATION BOSSELE	UNDULATION	ONDULACIÓN
	ONDULATION CASSEE	UNDULATION BROKEN	ONDULACIÓN ROTA
	SUR PONT SOUS PONT	ABOVE BRIDGE UNDER BRIDGE	ENCAJME/BAJO DE PUENTE
	EAU	WATER	AGUA
	TROU	HOLE	HUECO
	BORNE	CAIRN	MOJÓN
<b>GV</b>	GRAVIER	GRAVEL	TIERRA
	CAILLOUX	ROCKS	PIEDRAS
<b>CX</b>	CAILLOUX	ROCKS	PIEDRAS
<b>EMP</b>	EMPIERRE	ROCKY	PEDEGOSO
	SABLE	SAND	ARENA
<b>SA</b>	SABLE	SAND	ARENA
	LANGUE DE SABLE	SAND SPIT	BANCO DE ARENA
	DUNES	DUNES	DUNAS
<b>DN</b>	DUNE	DUNE	DUNA
<b>DNT</b>	DUNETTE	SMALL DUNE	DUNA PEQUEÑA
	DUNE CASSEE	BROKEN DUNE	DUNA ROTA
<b>ERG</b>			
<b>ORN</b>	ORNIERE	RUT	RODADA
	ARBRE	TREE	ARBOL
	PALMIER	PALM TREE	PALMERA
	ARBUSTE	SHRUB	ARBUSTO
	HERBES	TALL GRASS	HIERBAS
<b>VG</b>	VEGETATION	VEGETATION	VEGETACION
	MONTAGNE	MOUNTAIN	MONTAÑA
	RIO ASSECHE	DRY RIVER	RIO SECO
<b>RIO</b>	RIO ASSECHE	DRY RIVER	RIO SECO
	DEVERS	CAMBER	PERALTE NEGATIVO
<b>EFF</b>	EFFONDRE	COLLAPSED	DERRUMBE
<b>MVS</b>	MAUVAIS	BAD	MALO
<b>S</b>	SINUEUX	TWISTY	SINUOSO
<b>SER</b>	SERRE	TIGHT	QUE CIERRA
<b>MO</b>	MOYEN	MEDIUM	MEDIO
<b>CA</b>	CALCULÉ	CALCULATED	CALCULADO
<b>OB</b>	OBLIQUE	OBLIC	OBLIC
<b>NBX</b>	NOMBREUX	MANY	MUCHOS
<b>E3</b>	ETROÏT	NARROW	ANGOSTO
<b>DEF</b>	DEFONCE	ROUGH	DURO
	EAU DANS BETON	WATER IN CONCRETE	AGUA EN HORMIGON
	BETON	CONCRETE	HORMIGON
ELEMENTS / ELEMENTS / ELEMENTOS			
	MAISON	HOUSE	CASA
	BATIMENTS	BUILDINGS	EDIFICIOS
	EGLISE	CHURCH	IGLESIA

	CIMETIERE	CEMETERY	CEMENTERIO
	MONUMENT	MONUMENT	MONUMENTO
	FORT	FORT	FUERTE
	BORNE	KILOMETRE MARKER	MARCADOR DE KILOMETRAJE
	FUT	BARREL	TAMBOR
	PIPELINE	PIPELINE	OLEODUCTO
	VOIE FERREE	RAILROAD	FERROCARRIL
	PUIT	WELL	POZO
	TUNNEL	TUNNEL	TÚNEL
	MINE	MINE	MINA
	ENCLOS	PINFOLD	CORRAL ANIMALES
	MURET EN PIERRE	LOW STONE WALL	MURO DE PIEDRA
	MURET	LOW WALL	MURO
	CLOTURE	FENCE	ALAMBRE
	PORTAIL BARRIERE	GATE BARRIER	TRANQUERA
	PASSAGE CANADIEN	NO CATTLE PASSAGE	GUARDA GANADO
	PNEUMATIQUE	TYRE	NEUMÁTICO
	CITERNE	WATER TANK	TANQUE DE AGUA
	RUINES	RUINS	RUINAS
ELECTRIQUE / ELECTRIC / ELECTRICO			
	POTEAU PIQUET	POST	POSTE ESTACA
	POTEAU ELECTRIQUE	ELECTRIC POLE	POSTE ELÉCTRICO
	PYLONE ELECTRIQUE HAUTE TENSION	HIGH VOLTAGE LINE	POSTE ELÉCTRICO ALTA TENSION
	ELECTRIQUE	ELECTRIC	ELÉCTRICO
	LIGNE ELECTRIQUE	ELECTRIC LINE	LINEA ELÉCTRICA
	ANTENNE	ANTENNA / MAST	ANTENA
	FIL BARBELE	BARBED WIRE FENCE	ALAMBRADO DE PUA
DIRECTIONS / DIRECTIONS / DIRECCIONES			
	PANNEAUX	PANELS	CARTEL
<b>AD</b>	A DROITE	ON THE RIGHT	A LA DERECHA
<b>AG</b>	A GAUCHE	ON THE LEFT	A LA IZQUIERDA
<b>D</b>	DROITE	RIGHT	DERECHA
<b>G</b>	GAUCHE	LEFT	IZQUIERDA
<b>G/D</b>	GAUCHE / DROITE	LEFT / RIGHT	IZQUIERDA / DERECHA
<b>D/G</b>	DROITE / GAUCHE	RIGHT / LEFT	DERECHA / IZQUIERDA
	DESCENTE	DOWNHILL	BAJADA
	VERS	TOWARDS	HACIA
	MONTÉE	UPHILL	SUBIDA
<b>BETW</b>	ENTRE	BETWEEN	ENTRE
<b>C</b>	CAP	BEARING	RUMBO (CAP)
<b>DS</b>	DANS	IN	EN / ADENTRO
<b>RLT</b>	RALENTIR	SLOW DOWN	DESPACIO
<b>RP</b>	REPRENDRE	TO TAKE	RETOMAR
<b>QT</b>	QUITTER	LEAVE	DEJAR
<b>TD</b>	TOUT DROIT	KEEP STRAIGHT	DERECHO
<b>TDSPP</b>	TOUT DROIT SUR PISTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN TRACK	DERECHO SOBRE PISTA PRINCIPAL
<b>TDRPP</b>	TOUT DROIT SUR ROUTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN ROAD	DERECHO SOBRE RUTA PRINCIPAL
<b>TJS</b>	TOUJOURS	ALWAYS	SIEMPRE
	PLUS OU MOINS VISIBLE	MORE or LESS VISIBLE	POCO VISIBLE
<b>IMP</b>	IMPERATIF	IMPERATIVE	IMPERATIVO