FIM LATIN AMERICA

CTT

REGLAMENTO DE

RALLY RAID Y BAJA

2024

INDICE

RT.01. Introducción	03
RT.02. Terminología	03
RT.03. Definición	04
RT.04. Validas	05
RT.05. Inscripciones	05
RT.06. Participantes	05
RT.07. Clases y especificaciones de las Motocicletas	07
RT.08. Parque Cerrado (P.C.)	08
RT.09. Orden de Salida	09
RT.10. Fuerza motriz externa	09
RT.11. Interpretación de los Reglamentos	09
RT.12. Publicación de los Resultados	10
RT.13. Área de Practica	10
RT.14. Salón del Jurado	10
RT.15. Salón de Prensa	10
RT.16. Premiaciones	10
RT.17. Oficiales invitados y Autoridades Deportivas	10
RT.18. Reglamento Particular	11
RT.19. Autorizaciones y Permisos	12
RT.20. Puntación	12
RT.21. Consideraciones Técnicas para el Organizador	13
RT.22. Relación con los Pilotos y otros Actores	13
RT.23. Identificaciones Deportivas	14
RT.24. Verificación Técnica	14
RT.25. Briefing	15
RT.26. Circulación	15
RT.27. Asistencia	15
RT.28. Seguridad	16
RT.29. Publicidad	17
RT.30. Tarjeta de Tiempos	17
RT.31. Zonas de Control	17
RT.32. Controles Horarios	18
RT.33. Control de Pasos	18
RT.34. Especiales	20
RT.35. Reagrupamiento	20
RT.36. Otras Penalizaciones	20
RT.37. Cobertura Medica	20
RT.38. Equipamiento de seguridad y supervivencia	21
RT.39. Reclamos y Apelaciones	22
RT.40. Clasificación	22
RT.41. Autoridades y Jurisdicción	22
RT.42. Delegado FMN y Representante de Equipo (Team Manager)	24
RT.43. Medio Ambiente	24
RT.44. Clausula Final	24

RT.01. INTRODUCCIÓN

La Federación Internacional de Motociclismo Latín América[1] (FIM-LA) es la única entidad reconocida y capacitada para autorizar, aprobar, coordinar, planificar y supervisar las actividades deportivas motociclísticas de la especialidad de Rally Raid y Baja en lo que respecta al Campeonato Latinoamericano de Rally Raid y Baja; en consecuencia, ha creado una coordinación técnica llamada Comisión de Rally Todo Terreno (CTT) y a su vez presenta el siguiente Reglamento[2] para normar todo lo relacionado a los eventos y títulos del Campeonato Latinoamericano de Rally Raid y Baja.

RT.02. TERMINOLOGÍA Y SIGLAS

TÉRMINOS	
Etapa	Cada uno de los tramos de la ruta separados por una parada de descanso
Etapa Marathon	Tramo con asistencia limitada al fin del día en un campamento exclusivo para el rally
Enlace	Tramo que vincula en un bloque de navegación a dos controles horarios.
Especial	Etapa de velocidad contrarreloj
Tiempos ideales	Cada enlace deberá tener un tiempo ideal el cual deberá ser respetado por los pilotos. Cada minuto de sobre paso se le aplicará al piloto como penalización.
Tiempos Máximos Permitidos	Tiempo adicional al tiempo ideal dado para el tramo del enlace, el cual al no ser cumplido se le aplicará una penalización fija de 60". En este momento de paso posterior al Control Horario será considerado cerrado para el piloto en cuestión.
Tiempo real	El tiempo realmente utilizado para el desarrollo de una etapa especial
Penalidad Fija	Una penalidad en tiempo a ser adjudicada a las penalidades ya incurridas por los pilotos en casos específicos según advertidos en el Reglamento Particular
Prólogo	Prueba corta de velocidad para determinar orden de largada de la etapa primera.
Reagrupamiento	Parada prevista por la organización debido a condiciones logísticas especiales.
Neutralizado	Tiempo durante el cual los pilotos son detenidos por la el Director de Carrera por cualquier razón.
Parque Cerrado	Zona delimitada por la organización en el Reglamento Particular en dónde no se permite prender la moto o ATV, repararla o cualquier otro tipo de intervención mecánica o de fluidos
Adendum	Boletines oficiales numerados que se publica en la oficina de Secretaría de Prueba y se entregan a los pilotos como complemento del reglamento Particular y que actualizan cambios, modificaciones y actualizaciones.
Roadbook	Hoja de navegación que aporta toda la información de ruta con símbolos, tiempos, indicaciones de abastecimiento.
Tarjeta de Tiempos	Hoja de control que porta el piloto en dónde se consignan los controles horarios.
Desclasificación	Pena de exclusión decidida por el Jurado Internacional por infracción importante imprevista aún en el Reglamento Deportivo
Brifing	Reuniones obligatorias de todos los pilotos

SIGLAS	
FIM	Federación Internacional de Motociclismo
FIM-LA	Federación Internacional de Motociclismo Latín América
CTT	Comisión de Rally Todo Terreno
RT	Artículo del Reglamento del Campeonato LatinoAmericano de Rally Raid

CH	Control Horario
CP	Control de Paso
CHP	Control Horario de Partida
CPN	Control de Paso de Navegación
IZVC	Inicio de zona de velocidad controlada (Radar)
FZVC	Fin de zona de velocidad controlada (Radar)
CCRW	FIM Cross Country Rallies World 2011
CCR and B	FIM Cross Country Rallies and Bajas 2009
RP	Reglamento Particular
Open	Clase: Preparación libre
450	Clase: hasta 450 cc
OV45	Clase: Mas de 45 años
FEM	Clase: Femenina Libre cilindrada
ATV2	Clase: ATV tracción 4 x 2
ATV4	Clase: ATV tracción 4 x 4
UTV	Vehiculo de Tarea Utilitaria
2T	Dos tiempos
4T	Cuatro Tiempos
dB/A	Decibeles
PC	Parque Cerrado
GPS	Global Positioning System
SNELL	Estándar de seguridad para cascos de la Snell Memorial Foundation
ECE	Estandar europeo de seguridad para cascos
JIS	Estandar japonês de seguridad para cascos
FMN, FMNR	Federación de Motociclismo Nacional y FMN Organizador (R)

RT.03. DEFINICIÓN

Las modalidades de Rally Raid y Baja son pruebas deportivas en terrenos variados, para medir la velocidad y resistencia de los pilotos, así como el desempeño de los motores y marcas. En esta disciplina deportiva se compite mediante navegación en etapas, y para llegar al final de cada etapa será obligatorio el uso de los Libros de Ruta o Roadbook[3], un odómetro (marcador de distancia) y otros dispositivos de seguridad que permitan navegar a los pilotos por la ruta trazada por la organización. La ruta podrá incluir en tránsito diversas regiones de un país o varios países, para lo cual el organizador deberá tramitar los permisos, reglamentaciones de tránsito y ambientales específicas y requisitos migratorios.

La modalidad de Rally Raid (CCR 081.1.1.1) se caracteriza por: a) un evento entre 3 días mínimo y 20 máximo (incluyendo verificaciones, competencia y premiación); b) etapas que no superen 800 Kms; y c) navegación con integración de diversos dispositivos físicos y electrónicos;

La modalidad de Baja (CCR y Baja 081.1.1.1) se caracteriza por: a) un evento 3 días máximo (incluyendo verificaciones, competencia y premiación); b) distancia máxima de todas las etapas –enlaces o cronometradas- mínimo 300 Kms. y máximo 2100 Kms (una jornada deportiva no podrá superar los 700 Kms.; y c) se podrán combinar navegación con roadbooks o señalizaciones –tipo enduro-, cuyas indicaciones deberán estar prescritas en los reglamentos particulares.

[3] En la modalidad de Baja se podrá competir con señalización de ruta, o combinando técnicas de Rooadbook y Señalización.

Una prueba del Rally Raid o Baja se compone de Etapas:

Etapas: es el conjunto de tramos de una prueba Rally formado por una o más Especiales y por uno o más enlaces; una Etapa debe corresponder a un día de prueba.

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

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

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

Un sistema de GPS Homologado con transmisión de datos y un sistema de tipo Iritrack de seguimiento, deberá ser utilizado para control de velocidad, zona de radar, control de paso y/o confirmación de ruta conforme debe realizarse en lo descrito en el reglamento particular de la prueba. Estos equipos incluyen equipo de aviso de sobrepaso, lo cual al recibir la señal de otro vehículo debe ceder el paso lo antes posible que el terreno lo permita, eso incluye hasta tener que detenerse para el sobrepaso.

Las etapas especiales podrán oscilar entre 200 y 800 Kms dependiendo el estado del terreno o trazado, buscando que los pilotos puedan terminar la jornada de competencia antes de la puesta del sol; etapas superiores a 800 Km. podrán ser autorizadas con la debida justificación; en caso que se planifiquen largadas de enlaces nocturnas deberán ser informadas en el reglamento particular.

Los puestos de abastecimiento de gasolina o nafta serán previstos en un rango mínimo de 80 Kms. y un máximo de 250 km.; el cronometrado deberá detenerse durante 15 minutos en el momento de abastecimiento.

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

RT.04. VÁLIDAS

Cada válida del Campeonato Latinoamericano de Rally Raid y Baja FIM-LA contará con un mínimo de 3 a un máximo de 20 días etapas especiales, y en Baja un mínimo de 1 a 3 días; asimismo, podrá contar con una o dos etapas "Marathon", es decir etapas con asistencia limitada al fin del día, o una super especial en Baja; para la realización de una etapa "Marathon" o "Super Especial" la organización deberá proveer un local cerrado para mantenimiento y resguardo de vehículos y control de acceso.

Para cada año se definirá e informará desde la CTT-FIM-LA cuántas válidas conformarán el Campeonato Latinoamericano de Rally Raid – en escenarios distintos y suficientemente distanciados, partiendo de una válida mínima al año.

RT.05. INSCRIPCIONES

Todos los pilotos, asistentes técnicos, mecánicos y/o Team manager que deseen participar en una prueba deben ir al local de la Secretaría de la Prueba a registrarse y los pilotos deberán presentar su licencia FIM o FIM-LA – tramitada previamente en su Federación Nacional, el seguro de repatriación en el caso de los pilotos que no residan en el país del evento, la ficha de inscripción completada, la Licencia de conducir de motocicleta de su país de origen, el certificado médico y pagar la tasa que defina el organizador, lo cual estará definido previamente en el Reglamento Particular.

Hasta el momento de las verificaciones técnicas los pilotos, asistentes y mecánicos podrán sustituir piezas y manipular las motos para dejarla lista para la prueba; durante la verificación técnicas no se admiten modificaciones, y los comisarios técnicos tendrán la potestad de verificar cilindradas –acorde a las categorías- reubicar vehículos en sus categorías, descalificar vehículos que no cumplan con las normas técnicas, ambientales y de seguridad (ver Art. RT 38 y 43).

Al firmar la ficha de inscripción de la prueba el piloto acepta someterse a los reglamentos de la prueba (el presente, el Particular y los demás códigos deportivos y disciplinares de la FIM-LA).

RT.06. PARTICIPANTES

Para participar en el Campeonato Sud Americano de Rally Raid será obligatorio el uso de motos específicas de Enduro/Rally, cuadriciclos, y UTV habilitados.

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

Los menores de 18 años deberán presentar la licencia de conducir de motocicleta habilitante del país de origen.

El piloto deberá obligatoriamente poseer y presentar una Licencia FIM o FIM-LA tramitada por su Federación Nacional y además licencia oficial del país de origen para conducir motos. Los pilotos extranjeros al país del evento, deben presentar el seguro de repatriación autorizado por FIM LA.

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

La organización deberá consignar en su tasa de inscripción un seguro con la más amplia cobertura de accidentes personales, daños a terceros, atención médica y quirúrgica en actividades deportivas extremas.

RT.07. CLASES Y ESPECIFICACIONES DE LAS MOTOCICLETAS

RT-07. 1 CLASES

Moto hasta 450 cc
Cuadriciclos
UTV

Nota: Durante el Campeonato, si un piloto hubiese ya obtenido puntos, no le será permitido cambiar de clase; de cambiarse perderá los puntos obtenidos.

- **Hasta 450 cc**

  Motocicletas con motor 2T hasta 250cc o con motor 4T hasta 450cc. Solo el trabajo de mantenimiento normal podrá ser hecho en las motocicletas, como limpieza de filtros, cambios de llantas, aros, rallos, pastillas de freno. La motocicleta debe ser original de fabrica, siendo que los siguientes ítems pueden ser alterados: llantas y tanque de combustible; solamente un chasis por moto y original, siendo permitidos apenas refuerzo; escape libre (cumpliendo el máximo permitido de decibeles curvas con límite de 115 db); preparación interna de suspensión interna delantera y amortiguador trasero libre; transmisión secundaria libre; cambio interno de caja para filtro de aire de espuma; pedaleras, controles de freno y cambios libres; timón libre; cambio de embriague con supervisión de comisario. Solo un motor podrá ser utilizado en el evento, el cual será marcado por el comisario en la inspección técnica inicial. La substitución de piezas o partes internas es permitida.

- **Cuadriciclos**
  Cuadriciclos con cilindrada:

Groupo G:
• Desde 250cc hasta 350cc para motores bicilíndricos, motores de 2 tiempos.
• Hasta 500cc monocilíndrico, motores de 2 tiempos.
26
• Hasta 750cc para monocilíndricos, motores de 4 tiempos.
Group H:
• Hasta 1.000cc para mono o bicilíndricos, motores de 4 tiempos.

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

Nota Técnica sobre TANQUES DE GASOLINA: Las motocicletas deberán tener una autonomía mínima de 160 km. Está permitido el uso de tanque(s) auxiliar(es) en la motocicleta siempre que esté adecuadamente fijado en el chasis; prohibido instalar tanque en el frente de la moto. La capacidad máxima de combustible cargado no deberá exceder los 35 litros. Si un comisario detecta derrame en un tanque o daño éste se deberá vaciar; queda prohibido largar al día siguiente con el mismo problema. Los pilotos son los únicos responsables por el abastecimiento logístico de combustible.

- **UTV**
  Vehiculo de Tarea Utilitaria, hasta 1050cc.
  Los UTV (Utility Task Vehicle) o SSV (Side by side) son vehículos propulsados por un solo motor térmico, de cuatro ruedas, de dos o cuatro ruedas motrices (denominados 4X2 o 4X4), producidos en serie (mínimo 100 unidades), equipados con dirección y un volante, controlado por el piloto. El asiento del conductor y el del pasajero están colocados 'uno al lado del otro'. Para todos los detalles técnicos, deben remitirse al Reglamento Técnico 2023 de UTV FIM LA.

RT.07. 2 EQUIPOS OPTICOS, ACUSTICOS, AUTONOMÍA Y VELOCIMETRO

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

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

Las motocicletas deberán tener una capacidad de combustible para una autonomía entre 100 y 250Kms.

Los silenciadores deberán haber aprobado el test fonométrico en las operaciones preliminares y serán marcados por el organizador. Para este test la entrada de aire a la caja del filtro no podrá estar obstruida ni total ni parcialmente (esponjas, trapos etc.). El Comisario Técnico encargado, bajo la supervisión de un Miembro del Jurado, podrá chequear cualquier motocicleta. Si durante este test la motocicleta examinada excede de 2 dB/A el nivel máximo permitido (115 dB/A[4]), el piloto no podrá partir, si durante la prueba se realiza la medición y excede lo permitido será penalizado con 5 minutos la primera vez y descalificado si el caso es reincidente. Si una motocicleta excede el nivel máximo de ruido, el piloto deberá solventar este problema antes del siguiente test de sonido so pena de descalificación.

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

En las competencias del Campeonato Latino Americano de Rally Raid y Baja se podrá contar con un Parque Cerrado (P.C.)[5] en determinados momentos de la competencia – inicio, enlace, final de etapa, etc.- El parque cerrado deberá estar delimitado y cerrado para impedir el ingreso de personas no autorizadas. Las entradas y salidas deberán ser claramente señalizadas y supervisadas por un número suficiente de oficiales, para asegurar que solamente personal autorizado tenga acceso a las motocicletas. Los oficiales encargados deberán vestir algún emblema identificativo fácilmente reconocible por todas las personas interesadas y en especial por los pilotos. El acceso a todo P.C. está prohibido a cualquier persona con excepción de los Miembros del Jurado, ciertos oficiales designados y a los pilotos únicamente depositando o retirando las propias motocicletas.

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

- tocar la motocicleta de cualquier otro piloto;
- tocar la propia motocicleta con la excepción de depositarla o retirarla del mismo;
- encender el motor.
- Realizar trabajos mecánicos de cualquier índole;
- Abastecer combustible o cualquier tipo de fluidos.

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

Los miembros del Jurado, representantes de equipos y oficiales designados en el R.P. son las únicas personas con derecho de acceso al parque de trabajo.

RT.09. ORDEN DE SALIDA

El orden de salida deberá estar explicado en el Reglamento Particular. Desde la etapa 2 en adelante será por la general de motos y cuads, y luego UTV, como mínimo a los 20 minutos del ultimo cuad.

Cualquier atraso en la llegada o largada del prólogo o etapa será penalizada a razón de un minuto por cada minuto de retraso; después de 20” de retraso de la hora ideal la penalización será de una hora fija (60”); y el piloto estará prohibido de largar esa etapa.

Si en alguna prueba del LatinoAmericano de Rally Raid se incluyera por razones locales la participación de carros, bogíes, pickup o camiones, éstos deberán salir al menos 20 minutos o una hora después de la salida de la última motocicleta o UTV por razones de seguridad.

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

Los pilotos retrasados serán penalizados, y en más de 20 minutos del último en la lista de motos/Quads, no les será permitido salir en la etapa.

RT.10. FUERZA MOTRIZ EXTERNA

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

RT.11. INTERPRETACION DE LOS REGLAMENTOS

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

RT.12. PUBLICACION DE LOS RESULTADOS

Los resultados deberán ser publicados en español, de manera parcial al finalizar cada etapa (3 horas después de la llegada del primer piloto) y los finales (30 minutos después de la llegada del último piloto) y deberán ser enviados inmediatamente a la FIM-LA y al organizador del siguiente evento.

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

RT.13. ÁREA DE PRÁCTICA

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

RT.14. SALON DEL JURADO

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

RT.15. SALON DE PRENSA

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

RT.16. PREMIACIONES

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

La ceremonia de premiación deberá estar conforme a la importancia de un Campeonato LatinoAmericano (podio, altavoz, etc.)

El organizador del último evento del Campeonato deberá organizar una ceremonia de premiación simbólica, para los tres primeros clasificados de cada clase o categoría.

La FIM-LA informará a todas las FNM participantes la fecha, lugar y hora en dónde se entregarán los títulos y medallas de Campeones LatinoAmericanos de Rally Raid del año.

RT.17. OFICIALES INVITADOS Y AUTORIDADES DEPORTIVAS
Las autoridades de un evento según el Código Deportivo de la FIM-LA son:

- Jurado Internacional cuyo Presidente y Miembro FIM LA es designado por la CTT/ FIM LA y un tercer Miembro que pertenece a la FMNR. En el caso del envío de un

delegado FIM LA no habrá un Jurado, y el Delegado oficia de Presidente de jurado.

- Comisario de Medio Ambiente designado por la CMA/FIM LA dando prioridad a los Comisarios locales con licencia
- Medico FIM LA
- Director de Carrera.

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

En caso de que alguna de estas autoridades no sean del país anfitrión organizador, el alcance de los gastos de los Oficiales invitados es el siguiente:

- Pasaje aéreo en clase económica.
-
- Transporte interno, hospedaje y alimentación.

RT.18. REGLAMENTO PARTICULAR
Todas las pruebas de Sudamericano de Rally Raid deberán contar con un Reglamento Particular diseñado por el organizador y aprobado por la CTT-FIM-LA, el cual se deberá publicar al menos 30 días antes de la prueba; este Reglamento Particular deberá contener lo siguiente:

- Información del recorrido general e información específica de cada etapa (recorrido, obstáculos, tipos de etapas, etc.)
- Quienes son los organizadores locales del eventos, información básica de comunicación y contactos (teléfonos, correos, etc.)
- Autoridades deportivas del evento conforme al Art. RT 17;
- Programación completa del evento;
- Tasas, costos y requisitos técnicos de inscripciones (fechas límite);
- Categorías conforme al Artículo RT 7 de este Reglamento
- Zonas de radar y criterios de navegación;
- Eventos especiales, prólogos o Super Prime;
- Orden de Largada conforme al Art. RT 8;
- Abastecimientos y lugares de campamento (o Bivuac);
- Medios de seguridad de la prueba;
- Costos y operación logística de traslado de equipaje de pilotos;

- Disposiciones especiales locales de transporte.
- Tipo de cambio;
- Información migratoria (trámites y costos);
- Listado de los hoteles, su ubicación y costos, esto con el fin de facilitar la reservación de habitaciones por parte de los pilotos. La distancia entre estos hoteles y el área de salida no deberá ser excesiva.
- Lista de concesionarios para alquiler de motos y/o acceso a taller y repuestos;

RT-19 – AUTORIZACIONES Y PERMISOS

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

RT.20. PUNTUACIÓN

Los puntos por válida – y clases - son:

Puntos por Largar
10

Puntos por etapa Rally	
Pos.	**Puntos**
1	5
2	4
3	3
4	2
5	1

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

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

RT.21. CONSIDERACIONES TÉCNICAS PARA EL ORGANIZADOR

Las principales consideración técnicas se encuentran en el Anexo 4.

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

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

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

La organización facilitará una ambulancia y un médico al inicio y al final de cada especial, y dependiendo de las condiciones de las etapas –longitud y dificultad- se deberá garantizar el acceso rápido de un equipo de ambulancia y médico en tramos intermedios, máximo cada 80 kms: todo el equipo médico estará en comunicación permanente con el Director de la Prueba.

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

La elaboración de libro de ruta o roadbook para la navegación deberá obedecer a las siguientes características (Ver Anexo Nº 1):

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

RT.22. RELACIONES CON LOS PILOTOS Y OTROS ACTORES

Los delegados y/o representantes de pilotos –Team Managers-, mecánicos, prensa y otros actores asociados a los participantes deberán estar oficialmente inscritos e

identificados para estar presentes en las zonas de verificación técnicas, largadas, llegadas, neutralizaciones, reagrupamientos, bivouac, etc.

RT.23. IDENTIFICACIONES DEPORTIVAS

La organización definirá la forma, tamaño, fondo y otras características de los números de los pilotos conforme a los parámetros estandarizados internacionales (ver anexo Nº 2).

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

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

RT.24. VERIFICACIÓN TÉCNICA

En este importante proceso desarrollado antes de la prueba el Comisario Técnico designado por FIM LA, realizará lo siguiente:

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

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

RT.25. BRIEFING

Las reuniones señaladas como Briefing son obligatorias para todos los pilotos.

RT-26 – CIRCULACIÓN

En la primera convocatoria al briefing inicial – de carácter obligatorio- se entregarán a los pilotos los libros de navegación o Roadbook, en la cual se detalla la ruta y alguna otra información, alteración o cambio de última hora.

Los pilotos deberán navegar tal como lo indica el Roadbook, pasando por los controles (CT, CO, CHP, CPN, IZVC, FZVC, ver Art. RT.2).

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

Cuando el camino estuviera definido aparecerá en el Roadbook una línea sólida, siendo prohibido apartarse más de un kilómetro de esta carretera –para ambos lados-. Cuando la carretera o camino no esté definido (zona de navegación), aparecerá en el Roadbook una línea puntada, siendo prohibido apartarse más de tres kilómetros de esta línea –también para ambos lados-.
Durante toda la duración de la prueba, todos los pilotos deberán cumplir las leyes de tránsito locales en zonas de circulación pública; las infracciones de tránsito oficiales se tratarán del siguiente modo:

a) 1ª.infracción: una penalidad de tiempo de 30 minutos

b) 2ª.infracción: una penalidad de tiempo de una hora

c) 3ª.infraccón: hasta descalificación del evento.

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

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

RT.27. ASISTENCIA

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

A los vehículos de apoyo les será permitido el auxilio en ciertas zonas o márgenes autorizados; quien reciba asistencia fuera de las zonas permitidas recibirá una penalización de tiempo, hasta desclasificación, a definir por el jurado.

Todos los vehículos de apoyo deben estar inscritos e identificados con un kit oficial; el piloto que reciba apoyo de un vehículo no oficial inscrito recibirá una penalización de tiempo, hasta desclasificación, a definir por el jurado.

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

Durante el Rally es permitido el apoyo y hacer reparaciones en las motos y socorrer competidores; sobre todo en caso de accidente será obligatorio dar asistencia –ver Art. RT 28 - el segundo piloto en llegar dependiendo de la gravedad podrá detenerse a ayudar o avisar a los oficiales; el criterio es eminentemente ético para otros pilotos que quieran detenerse; en ningún momento se redimirá tiempo por detenerse en caso de problemas mecánicos. Al detenerse alguien para ayudar en un accidente, lo debe informar inmediatamente a la Organización para su control de tiempo. Normalmente no hace falta que ayuden mas de 2 pilotos, así que la devolución de tiempo es para los primeros 2 pilotos normalmente.

No es permitido a los vehículos de apoyo operar o circular en las especiales antes de la pasada del primer piloto hasta el paso del vehículo barredor.
La ayuda y remolque entre pilotos es permitida en cualquier parte de la prueba.

RT.28. SEGURIDAD

Al inscribirse el piloto obtendrá un seguro de responsabilidad civil y daños a terceros por el periodo del evento. Al respecto, los organizadores deberán suscribir un seguro de cobertura para los días del evento garantizando la liberación de responsabilidades a la FIM-LA, a los organizadores, patrocinadores y una cobertura de atención a pilotos y equipos de apoyo.
En caso de accidente, los pilotos o equipos deberán notificar a la brevedad a la organización u oficiales del evento. Tal como se indica en el Art. RT 27 en caso de accidente, el primer piloto al llegar debe obligatoriamente prestar socorro al accidentado; de ser grave la lesión del piloto accidentado el piloto deberá permanecer acompañándolo hasta que llegue la asistencia y/o solicitar al piloto que llegue en segundo lugar para que avise a los oficiales del evento; Caso contrario, (si el accidente no es grave, y el piloto no corre un riesgo mayor el piloto deberá seguir la prueba y, solamente avisar a los oficiales del evento el incidente.

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

El piloto que pruebe la asistencia a piloto accidentado con el aval del médico y que perdió tiempo, será restablecido conforme a los datos aportados por el GPS.

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

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

RT.29. PUBLICIDAD
Es permitido a los pilotos colocar libremente toda la publicidad sobre sus motos o trajes, considerando que:

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

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

RT.30. TARJETA DE TIEMPOS
En la largada de cada etapa el piloto recibirá una Tarjeta de Tiempos para registrar los tiempos por los diversos controles obligatorios de paso. Esta tarjeta deberá ser presentada a la organización siempre que sea solicitada por un oficial. Al final de la etapa la tarjeta deberá ser entregada al último oficial de llegada.

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

La falta de un registro de cualquier control sea cual fuere, resultará en una penalidad entre 5 y 60 minutos, dependiendo de la importancia del control, pudiendo llegar a la descalificación en caso de fraude; en caso de pérdida de la tarjeta se aplicará una penalidad de 5 minutos.

RT-31 – ZONAS DE CONTROL
Todos los controles sean ellos horarios de paso, de largada o llegada de las especiales, serán señalizados de manera visible.

La señalización de controles se encontrarán a la derecha de la estación de control. Toda zona de control es considerada como parque cerrado, y la duración de la parada no deberá exceder el tiempo básico para la anotación y registros de los oficiales.

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

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

RT.32. CONTROLES HORARIOS

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

En los controles horarios los pilotos presentarán la Tarjeta de Tiempos para realizar el registro; el piloto tendrá que verificar que el registro se realizó completo.

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

En las especiales se registrará hora, minuto y segundos.

En una prueba especial cronometrada, seguida de un enlace, la hora de anotación en la Tarjeta de Tiempos será la hora de llegada al fin de la especial.
Cuando un control horario es seguido de una largada de una especial, los dos puestos serán combinados dentro de una única zona de control y señalizados de manera adecuada.

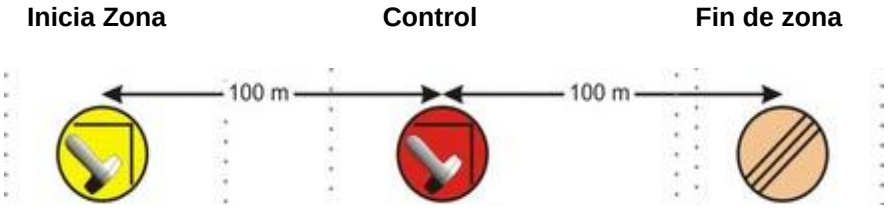
RT.33. CONTROL DE PASO
Para cada etapa, todos los puntos de paso son obligatorios, y estará debidamente marcados en el Libro de Ruta con la sigla CP. La falta de una marcación de paso en la Tarjeta de Tiempos acarreará en penalización dependiendo de lo establecido en el Roadbook.

Todos los puntos de GPS (waypoints) mencionados en el Libro de Ruta de cada etapa serán considerados controles de paso virtuales, siendo, por tanto controlados mediante información satelital del GPS oficial.

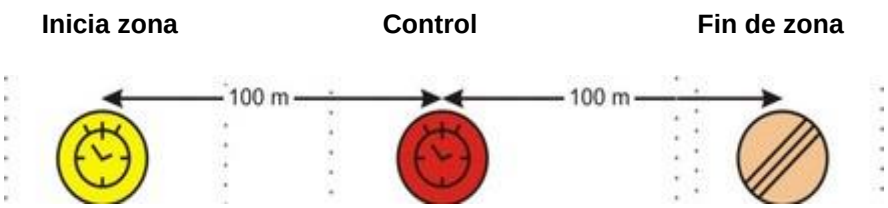
Durante todo el rally, el piloto es el único responsable por el uso correcto de su GPS, y por las informaciones bajadas que propone la organización.

SEÑALIZACIÓN DE CONTROLES

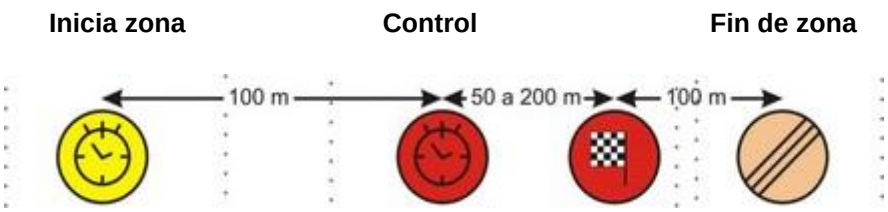
CONTROL DE PASO



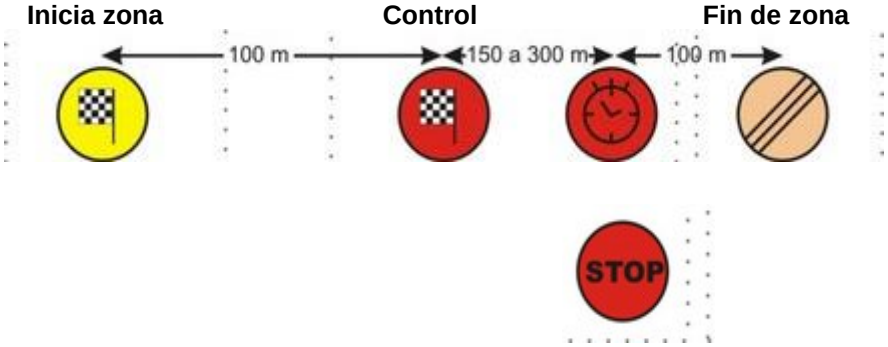
CONTROL HORARIO



CONTROL HORARIO CON LARGADA DE ESPECIAL



CONTROL DE HORARIO DE LLEGADA



RT.34. ESPECIALES

Las especiales son tramos cronometrados; está prohibido circular en sentido contrario, so penalización de descalificación.

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

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

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

A una distancia de 150 a 300 metros después de la llegada el piloto deberá parar en un control horario señalizado para el registro del tiempo en hora, minutos y segundos en la Tarjeta de Tiempos.

RT-35 – REAGRUPAMIENTO

La finalidad de los reagrupamientos es reducir los intervalos más o menos importantes, que se puedan dar entre los pilotos por razones diversas. En la llegada a los reagrupamientos, los pilotos entregarán al Oficial la Tarjeta de Tiempos y recibirán instrucción de su nueva hora de salida; se podrá montar un parque cerrado o espacio provisional en dónde estacionarán la moto para esperar su hora de salida[6].

RT.36. OTRAS PENALIZACIONES

Maniobras desleales o antideportivas: 30 minutos

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

No respetar el control de velocidad 1min por cada kilómetro de exceso, por cada impulso del GPS según la información del GPS oficial.

El sobrepaso debe ser inmediato, mediante el terreno lo permita. La Sanción será a decisión del Jurado FIM LA para los vehículos que no cedan el sobrepaso en el momento de poder hacerlo.

RT.37. COBERTURA MÉDICA

La organización deberá contar con una ambulancia, un médico al inicio y fin de cada etapa, y a cada 80 kms de recorrido de especial, con helicóptero equipado para traslado de accidentados, si la circunstancia de distancia y del terreno lo exigen se deberá prever un pronto acceso de la ambulancia y médico en tramos intermedios; el equipo médico

deberá contar con medios de comunicación con el Director de Carrera; asimismo, deberá contar con material para inmovilización, reanimación cardiovascular y oxígeno.

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

RT.38. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD Y SUPERVIVENCIA
Todos los pilotos deberán estar dotados del siguiente equipo de seguridad y supervivencia, el cual será supervisado en cada salida:

- Reserva de agua de 3 litros;
- Botiquín básico;
- Casco homologado.
- Protector cervical o airbag
- Antiparras
- Botas
- Guantes
- Protector de tórax
- Rodilleras

Nota: No podrá salir un piloto sin el equipo; si un oficial en etapas Especiales o Enlace detecta un piloto sin el equipo completo, será descalificado.

- Opcional pero recomendable: coderas, campera, rodilleras.

RT.39. RECLAMOS Y APELACIONES
Las protestas contra pilotos, motocicletas y actitud antideportiva deberán ser hechas por escrito por el piloto, y entregadas al Director de Carrera hasta 30 minutos después de la llegada de la etapa.

Las protestas contra resultados deberán ser hechas por escrito por el piloto y entregadas al Director de Carrera hasta 30 minutos después de la publicación de los resultados por el Jurado Internacional.

Todas las protestas deben ser específicas por ítem y estar acompañadas de una tasa que establece el Código Disciplinario de Arbitraje de la FIM, 660Euros.

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

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

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

RT.40. CLASIFICACIÓN
Solo los pilotos que tengan terminen el recorrido de la última etapa, y entran al parque cerrado, podrán obtener puntos para la clasificación final.

Las penalizaciones acumuladas se presentarán en horas y minutos.

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

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

RT.41. AUTORIDADES Y JURISDICCION
Cada evento será supervisado por un Jurado Internacional compuesto por un Presidente y dos miembros en conformidad con las disposiciones del Art. 50.2 del Código Deportivo de la FIM-LA, y 080.2 FIM CCRW, o por un Delegado FIM LA.

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

Licencias FIM/FIM-LA para oficiales del evento:
Los siguientes oficiales deberán poseer Una licencia FIM/FIM-LA[7];

- Presidente y miembros del Jurado Internacional;
- Oficial Medico
- Director de Carrera;
- El oficial técnico designado por la FMNR;
- El Oficial de Medio Ambiente

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

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

- El Director de Carrera;
- El Oficial de Medio Ambiente;
- Oficial Médico de la prueba

Atribuciones del Jurado Internacional: El Jurado Internacional ejerce el control supremo del evento, pero solo en lo que respecta al Reglamento y regulaciones de la FIM-LA, y del R.P., el cual debe ratificar, En consecuencia, los miembros del Jurado solo son responsables ante la FIM-LA. Ellos son responsables del lado deportivo del evento que se está desarrollando. Cualquier responsabilidad civil y legal recae en el Organizador. El Jurado Internacional no está autorizado para alterar o complementar los reglamentos, pero puede tomar decisiones en los siguientes casos excepcionales:

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

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

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

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

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

oficiales que considere necesario, y deberá firmar la clasificación oficial del día junto con el Director de Carrera. También deberá firmar la minuta del día anterior si la hay.

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

RT.42. DELEGADO FMN Y REPRESENTANTE DE EQUIPO (TEAM MANAGER)
A cada FMN participante en un evento válido para el Campeonato LatinoAmericano de Rally Raid y Baja le será permitido designar un Delegado para participar en las reuniones del Jurado, el cual deberá portar una licencia FIM-LA o FIM de Director de Carrera u Oficial Deportivo (Sporting Steward). El Delegado representará a su FMN y sus pilotos. Estará autorizado para:

- Participar como observador en las reuniones de Jurado.
- Recibir documentos, incluidas las minutas del Jurado, durante el evento.
- Plantear sus observaciones al Jurado Internacional para que el mismo este debidamente enterado.
- El Team Manager será el portavoz de los pilotos y representará sus intereses durante la competencia. No estará autorizado para asistir a las reuniones de Jurado.

RT.43. MEDIO AMBIENTE
Conscientes del impacto medioambiental que causan las motos, la organización dispone las siguientes medidas y penalizaciones:

1.- Los decibeles máximos permitidos son 115 (+/-2).

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

RT-44 – CLÁUSULA FINAL
Todo lo no tratado en el presente Reglamento será tratado y resuelto en el seno de la FIM-LA con apoyo técnico de la CTT.

COMISION CTT FIM LA