

## RALLIES CROSS-COUNTRY

081.1.....	Definición
	081.1 Rally Cross Country
	081.1.1.1 Libro de Ruta y navegación
081.2.....	Normas
	081.2.1 Oficiales
	081.2.2 El Director de la Prueba
	081.2.3 Comisario Ambiental
	081.2.4 El Jurado Internacional
	081.2.5 El Presidente del Jurado
	081.2.6 Encargados de Relaciones con los Concurrentes
	081.2.7 Minutas de las reuniones del Jurado
	081.2.8 Reglamento Particular
	081.2.9 Libro Diario
	081.2.10 Autorización de la FMNR
081.3.....	Seguro
081.4.....	Publicidad
081.5.....	Motos
081.6.....	Inscripciones
081.7.....	Pilotos inscritos
081.8.....	Identificación
081.9.....	Orden de Largada
	081.9.1 Rallies Cross-Country
081.10.....	Itinerario
081.11.....	Asistencia
081.12.....	Carnet horario
081.13.....	Zonas de control
081.14.....	Controles Horarios
081.15.....	Controles de Paso
081.16.....	Secciones Selectivas
081.17.....	Reagrupamiento

081.18.....	Señalización de los controles
081.19.....	Penalidades Fijas (sólo para los Rallies Cross-Country)
081.20.....	Parque Cerrado
081.21.....	Verificaciones
081.22.....	Equipamiento Médico
081.23.....	Equipamiento de Supervivencia (sólo para los Rallies Cross-Country)
081.24.....	Protestas – Apelaciones
	081.24.1 Sólo para los Rallies Cross-Country
081.25.....	Clasificación
081.26.....	Toma de Tiempos
081.27.....	Combustible
081.28.....	Abandono – descalificación
081.29.....	Cierre de la ruta

## **081.1 DEFINICIÓN**

### **081.1.1 Rally Cross-Country**

Un Rally Cross-Country es un evento deportivo disputado sobre terreno variado, y está destinado a probar la habilidad y resistencia de los pilotos, y la confiabilidad de las máquinas. La duración mínima es de 2 días. La duración total de un Rally Cross-Country no puede superar los 10 días (Incluyendo las verificaciones, Súper Especial y Ceremonia de Entrega de Premios), a menos que se haya obtenido una autorización especial de la FIM.

El itinerario puede atravesar uno o varios países. El organizador deberá obtener la autorización de la FMN de los países que atraviesa el Rally.

La ruta está dividida en etapas que comprenden una o más **Secciones Selectivas** unidas por tramos de enlace.

Durante una etapa, la distancia acumulada de las Secciones Selectivas no deberá superar los 600 kilómetros.

Está prohibido largar una Especial durante la noche.

La distancia en kilómetros de las secciones diarias deberá ser adaptada a las dificultades de la ruta, de manera que los competidores puedan llegar con luz diurna, en condiciones normales de carrera. Etapas de más de 700km, incluyendo los Especiales y los tramos de enlace, podrán ser autorizados si la solicitud del organizador es justificada, y con las medidas de seguridad adecuadas.

El límite de velocidad no puede superar los 60km/h en las áreas peligrosas indicadas en el Libro de Ruta.

El reabastecimiento se realizará después de un máximo de 150km. Hay que detener el reloj por al menos 15 minutos, durante el reabastecimiento

El tiempo máximo otorgado debe ser indicado día por día en el Reglamento Particular (RP), el cual debe estar acompañado de los itinerarios detallados, los cronogramas horarios completos y detallados (excepto los itinerarios de las Secciones Selectivas) con el kilometraje. Todo ello deberá enviarse a la Camod y a las distintas federaciones de los países que atraviese el evento (para los eventos que atraviesen varios países) 30 días antes de la largada del evento.

Luego de cada etapa, será obligatorio un período de descanso mínimo de 6 horas. Un descanso de 18 horas será obligatorio luego de 10 etapas o luego de 6000 kilómetros. El Director de la Prueba podrá permitir que un piloto realice la largada de una nueva etapa sin pruebas de que se haya realizado un descanso de 6 horas, una vez en un período de 10 días, habiendo recibido la opinión del médico del evento. En dicho caso, el piloto debe presentarse una hora antes de su horario teórico de largada.

La hora oficial es la hora de GPS del Rally.

En los rallies con secciones largas, en un ambiente desértico, con riesgo de manejo lento, será necesario un sistema satelital para cada piloto, además del sistema de seguridad obligatorio.

Al atardecer, si los pilotos aún están manejando en una Especial, se debe colocar un guardia permanente en el punto de control.

Los autos sanitarios equipados para llevar a una persona herida serán ubicados cada 80km.

### **081.1.1.1 Libro de Ruta y navegación**

Para cada Especial, todos los pilotos recibirán un libro de ruta que indique el recorrido y/o puntos de control, que deben seguirse. La penalidad puede llegar hasta la descalificación.

En el primer libro de ruta deberá figurar la lista completa de símbolos (de acuerdo al modelo indicado al final del presente reglamento). El libro de ruta de cada etapa, incluirá en sus primeras páginas la descripción de la etapa.

Está prohibido alejarse a 0,2Km de los puntos GPS dados por el organizador. Estos puntos se considerarán como los únicos controles de paso obligatorios.

Las penalizaciones aplicadas en caso de exceder esta distancia serán detalladas en el Reglamento Particular.

Para los eventos que utilizan GPS con acceso parcial a la información, el organizador deberá comunicar el código de desbloqueo que permite retornar a la utilización normal del aparato.

Realizar este desbloqueo sin autorización, conllevará a la aplicación de una penalidad **de 5 horas**.

Un equipo de apertura debe validar la ruta oficial descrita en el libro de ruta en los diez días previos a la carrera.

El Director de la Prueba debe tener este recorrido en su poder, incluyendo todos los puntos GPS.

Las notas de modificación del libro de ruta deben estar firmadas por el Director de la Prueba y publicadas en el tablero oficial al menos al comenzar el briefing del día anterior a la sección en cuestión.

Estas notas completan el libro de ruta, agregando alguna información sobre indicaciones y peligros.

Teniendo en cuenta la tolerancia dada para el itinerario ideal, estas notas no están diseñadas para brindar detalles acerca de cada curva o peligro.

## **081.2 NORMAS**

**Ninguna disposición puede ser contraria los siguientes Códigos FIM:**

- el Código Deportivo
- el Código Disciplinario y de Arbitraje;
- el Código Ambiental, Médico, y Anti-Doping.

### **081.2.1 Oficiales**

El evento debe ser dirigido por oficiales, titulares de una licencia nacional válida para la disciplina y el puesto correspondientes.

Los siguientes oficiales deben poseer una licencia nacional válida durante el evento:

- El Presidente del Jurado
- Los Miembros del Jurado
- El Director de la Prueba y su Adjunto
- El Comisario Técnico y su Asistente
- El Comisario Ambiental
- El Cronometrista en jefe

A excepción del Jurado (Presidente y miembros con derecho a voto), todos los oficiales y sus adjuntos (asistentes) están sujetos a la autoridad del Director de la Prueba.

Los oficiales son designados por el organizador o la CAMOD.

### **081.2.2 El Director de la Prueba**

El Director de la Prueba debe ser responsable de la aplicación de las Normas durante la disputa del evento, el cual se realizará bajo el control de un Jurado Nacional (Jury) compuesto de acuerdo al Código Deportivo CAMOD.

El Director de la Prueba es responsable de la conducción y disputa eficiente del evento. No puede ser un miembro con derecho a voto del Jurado Internacional. Sus deberes esenciales son:

- Asegurar que la ruta esté en buenas condiciones; que todos los oficiales estén presentes y listos para llevar a cabo sus tareas y que los servicios de seguridad, médicos y de control estén cumpliendo con sus funciones;
- Verificar la identidad de los pilotos, la correcta numeración de las motos, y que no exista algo que evite a un piloto la participación en el evento, debido a una sanción disciplinaria o por cualquier otra razón administrativa o técnica;
- Posponer la largada de la carrera por un caso urgente de riesgo de seguridad, o por cualquier otro caso de "fuerza mayor", o para continuar con la mejora de las condiciones de la ruta; interrumpir un evento de manera prematura o cancelar una parte del recorrido o la totalidad de la carrera;
- Impedir que un piloto o una moto largue, u ordenar su abandono del evento si considera que dicha acción es necesaria por motivos de seguridad;
- Asegurar que las reglas CAMOD sean respetadas, él puede indicar infracciones y proponer penalidades al Jurado Internacional;
- Exigir que se retire de la ruta, sus secciones y alrededores, toda persona que se niegue a obedecer las órdenes de un oficial a cargo;
- Notificar al Jurado Internacional sobre todas las decisiones tomadas o por tomarse, y acerca de todas las protestas dirigidas a él;
- Recolectar los informes de los cronometristas y otros oficiales ejecutivos, además de toda otra información necesaria para presentar su informe al Jurado Internacional, y tener los resultados provisionales aprobados;

### **081.2.3 Comisario Ambiental**

El Comisario Ambiental, designado por el organizador o la CAMOD. será responsable de todos los aspectos ambientales y en particular deberá:

- Asegurar que se respete el Código Ambiental FIM.
- Tener acceso a toda la información referida al evento, y ser capaz antes, durante y después del evento, de dar recomendaciones al Presidente del Jurado o al Comisario Jefe respecto a todos los aspectos del evento que puedan tener consecuencias perjudiciales para el medio ambiente.
- Tener derecho a asistir a las reuniones abiertas del Jurado, sin derecho a voto.

#### **081.2.4 El Jurado Nacional**

El Presidente y los Miembros con derecho a voto del Jurado nacional son nominados de acuerdo con el Art. 50.1.2 del Código Deportivo FIM.

El Jurado ejerce control supremo sobre los eventos, pero sólo en lo que respecta a la aplicación de los Códigos y los reglamentos CAMOD, y al Reglamento Particular, que debe ratificar. Por lo tanto, los miembros del Jurado son sólo responsables ante la CAMOD y/o la FIM. Ellos son responsables de la correcta aplicación de las reglas deportivas durante el evento donde ellos tienen una función supervisora y disciplinaria.

El Jurado nacional es el único ente disciplinario del evento con competencia para decidir sobre toda protesta que pueda surgir durante una carrera.

El Jurado nacional pronuncia sanciones de acuerdo a las disposiciones que figuran en el Código Disciplinario y de Arbitraje.

Las decisiones del Jurado nacional se basan en una mayoría simple. En caso de un empate, el Presidente ejercerá el voto definitorio.

Todas las decisiones del Jurado nacional necesarias para la disputa del evento, además de los resultados, deben ser publicadas lo antes posible **y** en los idiomas oficiales de la FIM.

#### **081.2.5 El Presidente del Jurado**

El Presidente del Jurado es designado por la CAMOD. Él debe asegurar que las decisiones del Jurado nacional estén de acuerdo con las reglas del Código Deportivo, las reglas publicadas por la FIM, y el Reglamento Particular del evento.

Él debe llamar a una reunión del Jurado nacional al comienzo del evento, y durante esta reunión, el Jurado debe aprobar y controlar los siguientes aspectos:

- Las modificaciones, de haberlas, al Reglamento Particular luego de la fecha de apertura de inscripciones, verificando que todos los pilotos y participantes inscriptos sean informados al respecto.
- El Informe de la Secretaria del Jurado, afirmando que todos los competidores son titulares de sus licencias respectivas, al igual que todos los oficiales con alguna responsabilidad en la disputa del evento.
- El Informe del Director de la Prueba, mostrando todos los pasos a seguir para asegurar la disputa ordenada del evento.
- Los estándares de seguridad de la prueba.
- Todas las modificaciones de medidas de seguridad propuestas por los competidores.
- El permiso oficial de las autoridades locales para disputar la carrera, y si la póliza de seguro contra terceros del organizador satisface o no los requerimientos del Art. 110.1.1 del Código Deportivo.

El Presidente del Jurado tiene derecho a invitar personas a las reuniones del Jurado, si ello es apropiado para el evento.

Al finalizar cada día de carrera, el Presidente llamará a una reunión del Jurado Internacional para escuchar el informe del Director de la Prueba, del Secretario del Jurado y cualquier otro oficial que corresponda. El Presidente, junto al Director de la Prueba, debe firmar la clasificación oficial de la carrera. Además debe firmar, con el Secretario del jurado, las minutas de todas las reuniones.

### **081.2.6 ENCARGADOS DE RELACIONES CON LOS CONCURRENTES**

Los oficiales responsables de relaciones con los pilotos deben ser fácilmente identificables, y estar presentes en:

- Las verificaciones técnicas y administrativas,
- La largada y llegada de las etapas,
- Los reagrupamientos.

Las tareas de los encargados de relaciones con los concurrentes son:

- informar a los pilotos y actuar en constante colaboración con ellos,
- brindar respuestas precisas a todo el que tenga una duda,
- brindar información y detalles adicionales respecto a las Normas y a la disputa del Rally Cross-Country,
- evitar transmitir cuestiones al Jurado nacional, que puedan resolverse satisfactoriamente proporcionando explicaciones precisas, a menos que dichas cuestiones involucren una protesta, por ej.: brindando detalles sobre los tiempos logrados.

Estas tareas pueden ser encomendadas a un Asistente del Director de la Prueba.

### **081.2.7 Minutas de las Reuniones del Jurado nacional**

Las minutas deben incluir en detalle todas las penalidades impuestas; las decisiones tomadas con respecto a las protestas presentadas (copias de las cuales deberán adjuntarse); detalles de todos los accidentes que hayan ocurrido; toda posible irregularidad observada, como así también la opinión del Jurado nacional con respecto al éxito de la organización y todos los posibles comentarios que consideren que merecen una mención especial.

### **081.2.8 Reglamento Particular**

El Reglamento Particular del evento debe ser escrito por el Organizador, de acuerdo con el Artículo 100.3 del Código Deportivo.

Todas las modificaciones o disposiciones adicionales deben ser anunciadas en boletines (aditivos), los cuales estarán fechados, numerados y firmados. Dichos boletines serán parte del Reglamento Particular y serán publicados en tablero de información oficial del Rally. Además deberán ser comunicados a los pilotos lo antes posible.

La interpretación del Reglamento Particular es responsabilidad del CER para los eventos que atraviesen varios países.

### **081.2.9 Libro Diario**

El organizador llevará un libro de información con hojas numeradas fijas. Este **libro diario** será escrito a mano y se detallará el horario y la fecha precisa de cada anotación. Comprenderá todos los mensajes enviados o recibidos **en el Punto de Control (PC)** en orden cronológico, así como toda la información acerca del desarrollo del evento. Quedará a disposición del Director de la Prueba y el Presidente del Jurado.

### **081.3 SEGURO**

- a) El derecho de inscripción incluye la prima de seguro que provee al piloto y a los participantes cobertura contra terceros, de acuerdo con el Art. 110.1.1 del Código Deportivo. El seguro tendrá efecto desde el día de la primera verificación administrativa y técnica hasta el final del rally, después del cierre oficial del evento, o hasta el abandono o descalificación oficial.
- b) Las condiciones de esta cobertura deben ser especificadas en el Reglamento Particular.

### **081.4 PUBLICIDAD**

1. Los competidores tendrán libertad de colocar todo tipo de publicidad en su moto, siempre que:
  - a) esté autorizada por las Normas CAMOD y las leyes de los países atravesados;
  - b) no constituya una ofensa pública
  - c) no se superponga con las áreas reservadas para las placas.
2. Las normas relacionadas con la colocación de la publicidad requerida por los organizadores deben estar en conformidad con las leyes de los países atravesados así como con las Normas FIM.

### **081.5 MOTOS**

Los eventos están abiertos a motos que estén debidamente cubiertas por un certificado de registro. Estas motos deben cumplir con las normas de seguridad impuestas por la Convención Internacional de Tránsito en Ruta, y con los requisitos de seguridad impuestos por las Normas de la FIM y de los países en los que se desarrolla el evento.

Las motos se enmarcaran en una sola categoría.

Hasta el momento de las verificaciones, el piloto es libre de reemplazar la moto registrada.

### **081.6 INSCRIPCIONES**

1. Todas las inscripciones deben realizarse por escrito, a través de un formulario de inscripción, y debe indicarse toda la información acerca del piloto, equipo, sponsor y marca del vehículo.
2. Toda persona que desee participar en un evento debe enviar su formulario de inscripción firmado a la Secretaría del organizador, acompañado del total de los derechos de inscripción los cuales serán aumentados en un 100% para los pilotos que rechacen la publicidad opcional del Organizador. El monto del derecho de inscripción debe estar especificado en el Reglamento Particular.
3. El monto de inscripción será reembolsado en su totalidad:
  - a) a quienes les fuera rechazada la inscripción
  - b) en caso de que el Rally no tuviera lugar.

A fin de cubrir un retiro de inscripción de último momento, el organizador debe firmar o proponer una póliza de seguro de cancelación, que permita rembolsar los derechos abonados.

## **081.7 PILOTOS INSCRITOS**

1. Los pilotos tienen la obligación de ser titulares de una licencia válida CAMOD.
2. Todos los participantes se comprometen a mantener exentos a la FIM, la FMNR, la CAMOD, los promotores FIM, los organizadores y oficiales, los empleados, los oficiales y agentes; de y contra cualquier y toda responsabilidad contra terceros por pérdidas, daños o heridas, de las cuales sean responsables en forma conjunta o separada.
3. Toda acción anti-deportiva, injusta, incorrecta o fraudulenta realizada por el piloto será juzgada por el Jurado Internacional quien decidirá sobre toda sanción de acuerdo al Código Disciplinario y de Arbitraje, y a los reglamentos.
4. Los pilotos podrán ser admitidos para participar, siempre que posean una Licencia nacional emitida por la CAMOD y una licencia de conductor correspondiente al tipo y capacidad de vehículo utilizado. Deberán además contar con una autorización para participar en la competencia emitida por su FMN, al momento de enviar su formulario de pre-inscripción o de inscripción.

## **081.8 IDENTIFICACIÓN**

1. El Comité Organizador otorgará a cada tripulación tres placas y dos pecheras de números de 25cm x 25cm, que lleven los números del evento.
2. Las placas deben estar adheridas visiblemente en el frente y en los laterales traseros durante todo el Rally. No podrán bajo ninguna circunstancia cubrir la patente de la moto, aún en forma parcial.
3. En todo momento durante el Rally, la ausencia o incorrecta posición de un panel o placa de competición resultará, por cada ofensa registrada, en una penalidad horaria, según lo previsto en el Reglamento Particular. Previo a la largada de cada prueba especial, la ausencia o incorrecta posición simultánea de al menos dos placas o pecheras resultará en la exclusión del evento.
4. Durante la verificación técnica previa a la largada, se aplicarán marcas de identificación sobre las motos. Los Comisarios Técnicos podrán controlar la presencia de dichas marcas, en todo momento.

Las partes marcadas serán las siguientes:

- a) La parte inferior del motor (motor / caja de cambios)
- b) Una caja de cambios aparte conectada a un motor de repuesto
- c) El cuadro. Este no podrá ser cambiado ni reemplazado durante la disputa del evento. Sin embargo, podrá ser desmontado para su revisión o reparación.
- d) Los ítems especificadas en el Anexo 01 del Reglamento Técnico de la clase maratón y producción.

La ausencia o falsificación de una marca de identificación resultará en la exclusión del piloto.

5. Un brazalete de identificación permitirá reconocer al piloto.

## **081.9 ORDEN DE LARGADA**

### **081.9.1 Rallies Cross-Country**

1. Un Súper Especial puede ser organizado en forma de un especial. Los resultados de este Súper Especial serán tenidos en cuenta para la clasificación del Rally. El orden y los procedimientos de largada de este Súper Especial serán librados a la iniciativa de los organizadores pero deben ser especificados en el Reglamento particular.
2. El orden de largada de la primera sección, se hará en el orden de la clasificación del Súper Especial, si éste ha tenido lugar, en caso contrario se diseñará en el orden creciente o decreciente de los números de competición. Los diez primeros pilotos partirán de uno en uno cada dos minutos, los otros partirán (de a uno o de a dos) cada un minuto o cada 30 segundos. Este procedimiento es válido para la totalidad de las siguientes secciones.
3. A menos que sea de una largada colectiva y sabiendo que sólo una largada de esta naturaleza está autorizada por evento, los procedimientos de largada para las otras incluyendo la antepenúltima, serán idénticos a lo indicado arriba. El orden de largada, será el orden de la clasificación de la especial, o del cúmulo de especiales del día previo. Los cinco primeros pilotos de esa clasificación podrán decidir su largada. Ellos escribirán su elección en un papel y lo entregarán en un sobre cerrado al Director de la Prueba antes de las 18:00 hrs. El orden de largada de estos cinco pilotos será confirmado diariamente en el briefing.

En caso de que exista una elección idéntica por parte de diversos pilotos, se dará prioridad al mejor clasificado. El piloto peor clasificado será ubicado inmediatamente antes. En caso de tratarse del primer lugar, el piloto será ubicado inmediatamente después.

4. Los ordenes de largada de la última sección quedarán a criterio de los organizadores.
5. Los procedimientos elegidos para el orden de largada de la primera y de la última sección deberán detallarse en el Reglamento Particular.
6. En las etapas compuestas por varios especiales o con reagrupamiento, el orden de largada será aquel de la llegada al control horario.

Los diez primeros pilotos largarán a intervalos de dos minutos

7. En caso de problemas de seguridad, el Director de la Prueba, podrá modificar el orden de largada.
8. En rallies de motos y autos, deberá ser respetado un intervalo mínimo de 30 minutos entre la hora ideal de largada de la última moto y la hora ideal del primer auto.
9. Todo retraso para presentarse a la largada del Súper Especial o de un tramo será penalizado a razón de un minuto por minuto de retraso. Más allá de 30 minutos de retraso, la largada será rechazada y el piloto será descalificado.
10. Cuando los Comisarios Técnicos del evento observan que una moto está en una condición que es evidentemente incompatible con el uso normal, ellos deben informar inmediatamente al Director de la Prueba, quien puede solicitar que se rectifiquen las condiciones de la misma.

En este caso, el tiempo que conlleve, en minutos, la realización del trabajo; debe ser considerado como tantos minutos de retraso registrados sobre un tramo de enlace.

Para prevenir que el piloto que trate de compensar su tiempo perdido luego de la reparación, éste último debe recibir un nuevo orden de largada, siempre que su retraso no supere los 30 minutos.

## 081.10 ITINERARIO

1. En áreas agrícolas o forestales, y en zonas sensibles en cuanto al medio ambiente y la seguridad, el itinerario y todas las referencias del libro de ruta deben ser estrictamente respetados. Se prohíbe especialmente tomar "atajos" que atraviesen campos, bosques, plantaciones y pantanos.

Este respeto estricto del itinerario será además aplicado a toda Especial de extensión inferior a 20km, en cuyo caso deberá ser señalizado si es necesario.

- a) 1º infracción: una penalidad horaria igual a 15';
  - b) 2º infracción: exclusión.
2. Lo siguiente está prohibido bajo pena de exclusión del evento:
    - a) remolcar o transportar motos en especiales
    - b) obstruir deliberadamente el paso de motos, o evitar su sobrepaso.
  3. Remolcar o transportar motos en un tramo de enlace resultará en una penalidad de 3 horas, excepto en casos excepcionales autorizados por el Reglamento Particular o por el Jurado nacional.

El traslado de un competidor en helicópteros u otros vehículos de la organización durante toda o parte de una etapa será penalizado con la exclusión.

4. Durante todo el rally, los pilotos debe cumplir estrictamente con las leyes de tránsito de los países que atravesase el evento. Todo competidor que no cumpla dicho requisito será penalizado de la siguiente forma:
  - a) 1º infracción: una penalidad horaria igual a 30'
  - b) 2º infracción: una penalidad horaria de 1 hora
  - c) 3º infracción: exclusión del evento.

La policía o los oficiales que registren una infracción a las normas de tránsito por parte de un piloto de rally deberán informárselo de la misma manera que lo harían con otro conductor en la ruta.

Si decidieran no detener al piloto en falta, podrán solicitar a los organizadores que apliquen las penalidades, siempre que:

- a) Llegue una notificación de la ofensa a los organizadores a través de los canales oficiales y por escrito, antes de la publicación de la clasificación de la etapa durante la cual se cometió la ofensa,
- b) los informes de la ofensa sean suficientemente detallados como para asegurar que la identidad del piloto en falta se establezca sin lugar a dudas y que el lugar y la hora de la ofensa sean exactamente correctos.
- c) los reclamos no den lugar a interpretaciones diversas.

Por derogación de los artículos precedentes, el organizador puede darles a los pilotos que sean víctimas de una avería mecánica, la posibilidad de continuar la carrera. Las reglas deben ser definidas en el Reglamento Particular.

En eventos del Campeonato del Mundo, estos pilotos serán excluidos de la clasificación del Campeonato del Mundo pero pueden ser clasificados en el evento y deben largar las secciones después de los pilotos que estén en carrera.

5. Los controles de velocidad podrán ser efectuados a través de un dispositivo de medición de velocidad o GPS.

La velocidad máxima autorizada, el punto de la zona de comienzo y el punto de la zona de final, deberán figurar en el libro de ruta. DZ para el comienzo de la zona, y FZ para indicar el fin de la zona.

Una zona de desaceleración de 90 metros debe ser prevista después del punto GPS de entrada en la zona.

La ausencia de paneles indicadores de velocidad no podrá dar lugar a ningún reclamo.

Cada registro de exceso de velocidad, conllevará a las siguientes penalizaciones:

- a) 1era Infracción 30 seg por Km/hr de exceso
- b) 2da Infracción 2 min por Km/hr de exceso
- c) 3era Infracción Descalificación.

Las penalidades serán acumuladas

- En una misma Zona
- En una misma etapa
- En la totalidad del Rally

Controles y penalizaciones:

Los controles serán ordenados por el Director de la Prueba o por el Jurado Internacional y ejecutados por un técnico en GPS en presencia de un oficial.

#### **081.11 ASISTENCIA**

Durante todo el rally, se permitirá la realización de reparaciones y reabastecimiento libremente, excepto en aquellos casos expresamente prohibidos por alguna disposición. Queda prohibida bajo pena de exclusión, toda asistencia aérea o terrestre realizada desde un vehículo que no esté registrado en el evento como vehículo de asistencia, entre la largada y la llegada de una sección.

El uso de transmisores o receptores de radio HF, VHF, CB, radio y teléfono podrá ser regulado. Las restricciones o límites deberán ser especificados en el Reglamento Particular.

#### **081.12 CARNET HORARIO**

1. En la largada de cada etapa, los competidores recibirán un carnet horario en el cual figurarán los tiempos asignados para cubrir cada tramo de enlace y los tiempos máximos autorizados para cada especial. Cada carnet horario será devuelto al cronometrista al final de cada etapa, y reemplazado por uno nuevo en la largada de la siguiente etapa. El piloto será el único responsable de su carnet horario.
2. Toda corrección o alteración del carnet que no haya sido aprobada por escrito por un oficial de control resultará en la exclusión del evento.
3. La presentación del carnet horario en los distintos controles, y la exactitud de los registros realizados en él, serán entera responsabilidad del piloto. Sólo los oficiales de control estarán autorizados a registrar un tiempo en el carnet horario, ya sea a mano o con una impresora de tiempos.
4. Los pilotos tienen la obligación de realizar un check-in en todos los puntos mencionados en el carnet horario, y en el orden en el que se presentan. De lo contrario, incurrirán en penalidades que podrán llegar hasta la exclusión.

La ausencia del sello de un control resultará en una penalidad fija, posiblemente la exclusión del evento, según se indica en el Reglamento Particular. Dicha penalidad fija podrá variar de una etapa a otra.

La pérdida un carnet horario resultará en una penalidad de 5 minutos.

5. Todo piloto que presente su carnet horario en un control, sin tener su moto, será excluido de la competencia.

### **081.13 ZONAS DE CONTROL**

Todos los controles, a saber: controles horarios, de largada y llegada de especiales y controles de paso, serán indicados por medio de pancartas estándar (Artículo 20) como se detalla a continuación:

1. El inicio de una zona de control será indicado mediante una pancarta de advertencia de fondo amarillo. A una distancia de alrededor de 100m, la posición del puesto de control será indicada mediante una pancarta de fondo rojo. El final de la zona de control, aproximadamente 100m más adelante, será indicado mediante una pancarta de fondo beige, y tres franjas negras transversales.

Las pancartas siempre deberán estar ubicadas a la derecha de la zona de control. El ancho de esta zona no debe exceder los 15 m. Se recomienda definir este ancho por medio de dos pancartas, o de algún otro medio.

2. Toda zona de control, es decir toda zona ubicada entre la pancarta de advertencia amarilla y la pancarta final color beige, será considerada como un Parque Cerrado. La duración de la detención no deberá superar el tiempo requerido para llevar a cabo las operaciones de control.
3. El tiempo ideal de chequeo es responsabilidad exclusiva de los pilotos.
4. Los pilotos deberán, bajo pena que podrá llegar hasta la exclusión, seguir las instrucciones del responsable del puesto de control.

### **081.14 CONTROLES HORARIOS**

A menos que el Director de la Prueba determine lo contrario, los puestos de control horario están en funcionamiento una hora antes del horario ideal de paso del primer piloto. Estos cesan sus funciones una hora después del paso del último piloto, teniendo en cuenta:

- su horario de largada.
- el tiempo asignado.
- el retraso de exclusión.
- el tiempo máximo autorizado.

En los controles horarios, los oficiales de control indicarán en el carnet horario la hora de presentación, la cual corresponde al momento preciso en que el piloto presenta el carnet horario al oficial. El carnet será sellado sólo si el piloto y su moto se encuentran en la proximidad inmediata de la mesa de control.

Cuando un piloto no puede presentar su moto con su motor en marcha en un control horario, él será penalizado con 1 min por cada minuto de retraso.

El procedimiento de chequeo comienza en el momento en que la moto pasa la pancarta que indica el ingreso a la zona de control horario.

Entre la pancarta indicadora del ingreso a la zona y el punto de control, el piloto no tendrá autorización para detenerse o conducir a una velocidad demasiado lenta.

El horario ideal de chequeo se obtiene sumando el tiempo asignado para cubrir el tramo de enlace más el horario de largada de ese tramo. Dichos horarios se indican en horas y minutos, y son siempre expresados de 00:01 a 24:00.

El piloto no recibirá penalización por chequeo adelantado si el horario de ingreso a la zona de control corresponde al minuto ideal de chequeo.

Toda diferencia entre el horario real y el horario ideal de chequeo será penalizado sobre la base de 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

En los controles horarios al final de las etapas, los pilotos están autorizados a realizar un chequeo adelantado, sin recibir penalización.

Todo incumplimiento de las normas mencionadas para el procedimiento de chequeo (en particular el ingreso a la zona de control más de un minuto antes del horario efectivo de chequeo), está sujeto a un informe por escrito del Jefe del puesto de control, el que será transmitido al Director de la Prueba.

Ante la propuesta del Director de la Prueba, El Jurado Internacional de Comisarios Deportivos puede decidir modificar la aplicación de la penalidad fija por exceder el tiempo autorizado, definido en el Art. 081.19. Los pilotos serán informados lo antes posible. La exclusión por exceso del retraso máximo autorizado no podrá anunciarse hasta el final de la etapa.

1. Si un Especial cronometrado es seguido de un tramo de enlace, el horario de chequeo que figura en el carnet horario constituye tanto el horario de llegada al final del especial como el horario de inicio del nuevo sector.
2. Cuando un control horario es seguido de la largada de una especial, ambos puntos se combinarán en una única zona de control, para la cual las pancartas se organizarán de la siguiente forma:
  - a) pancarta amarilla con cronómetro (inicio de la zona);
  - b) luego de aproximadamente 100m, una pancarta roja con un reloj (punto de control horario);
  - c) a una distancia de 50 a 200 metros, una pancarta roja con una bandera (largada de la especial),
  - d) finalmente, 100m más adelante, pancarta final beige con tres franjas negras transversales.

En el control horario al final del tramo de enlace, el oficial de control ingresará primero en el carnet el horario de chequeo del piloto, y luego el horario esperado de largada del especial.

El oficial debe observar un intervalo de 5 minutos entre el horario del chequeo y el horario esperado para la largada del especial.

El oficial de control puede modificar el horario de largada. En ese caso, el horario de largada de la Prueba especial prevalece.

En cada control horario, el organizador (oficiales de control) deberá notificar inmediatamente al Director de la Prueba acerca de todo piloto que haya superado el tiempo máximo de retraso.

## **081.15 CONTROLES DE PASO**

Para cada etapa, los puntos de paso obligatorios importantes, materialmente ubicables e identificables en los mapas provistos por la organización, serán mencionados en el libro de ruta y gráficos precisos serán representados con la pancarta CP.

Ver Art. 081.18 por la señalización de los controles.

El horario de cierre de los controles de paso será decidido teniendo en cuenta:

- la distancia corrida desde la largada del sector en cuestión,
- el tiempo promedio del sector en cuestión (selectivo u horario) impuesto por el tiempo máximo permitido, el tiempo individual del último piloto incrementado en 60 minutos.

Este horario de cierre de controles de paso debe ser mencionado en el libro de ruta o en un boletín.

## **081.16 ESPECIALES**

1. Se prohíbe a los pilotos conducir en la dirección opuesta a la de los especiales, bajo pena de sanción que podrá llegar hasta la exclusión.
2. En la largada de los especiales, cuando la moto se detiene frente al control de largada, el oficial de control a cargo registrará en el carnet horario del piloto, el horario de largada real de la moto en cuestión (hora y minutos), luego, anunciará los últimos 30 segundos, los 15 segundos y los últimos 5 segundos uno por uno. Luego de los últimos 5 segundos, se dará la señal de largada y ésta debe ser seguida inmediatamente por la largada de la moto.

Una permanencia en la línea de largada por más de 30 segundos luego de la señal de largada, implicará una penalidad de 2 minutos.

3. La largada de un especial en el horario indicado en el carnet horario puede ser retrasada por el oficial de control.
4. La largada adelantada será penalizada con 1 minuto. Dicha penalización no excluye penalidades más serias que podrían ser aplicadas por el Jurado Internacional, particularmente en caso de una ofensa repetida.
5. Cuando un piloto no pueda presentar su moto con el motor en marcha en la largada de un especial, la penalidad debe ser de un minuto por minuto de retraso.
6. La llegada en los especiales será juzgada en movimiento, con las pancartas dispuestas de la siguiente forma:
  - a) pancarta amarilla a cuadros (comienzo de la zona)
  - b) luego de aproximadamente 100m, pancarta roja a cuadros (llegada en movimiento)
  - c) a una distancia de 150 a 300 metros, 2 pancartas rojas (reloj y STOP)
  - d) finalmente, 100m más adelante, pancarta final beige con tres franjas transversales.

Se prohíbe la detención voluntaria entre la pancarta de advertencia amarilla y la pancarta de STOP, bajo pena de sanción que podrá llegar a la exclusión. La toma de tiempos se registrará sobre la línea de llegada, con un equipamiento de chequeo con impresora. Dicho equipamiento será duplicado con cronómetros manuales.

A una distancia de entre 150 y 300 metros luego de la línea de llegada, el piloto deberá detenerse en el control horario señalado por medio de un reloj de color rojo y una pancarta de STOP del mismo color. El oficial de control ingresará el horario de llegada en el carnet horario (hora, minutos y segundos), el cual constituirá además el horario de largada del siguiente tramo de enlace (hora y minutos).

7. A menos que el Reglamento Particular indique lo contrario, durante un especial estará prohibida toda asistencia que no sea realizada por un piloto del evento, con repuestos transportados por un piloto en el evento. La organización podrá disponer áreas de asistencia.
8. Todo piloto que se niegue a partir en la largada de un especial en el horario y el orden asignados, recibirá una penalidad que posiblemente llegará a la exclusión.
9. Se deberá aplicar una neutralización a los fines del reabastecimiento (nafta) en el especial. El parque de reabastecimiento no es un Parque Cerrado.

Para los especiales, los tiempos de llegada son registrados al segundo.

### 081.17 REAGRUPAMIENTO

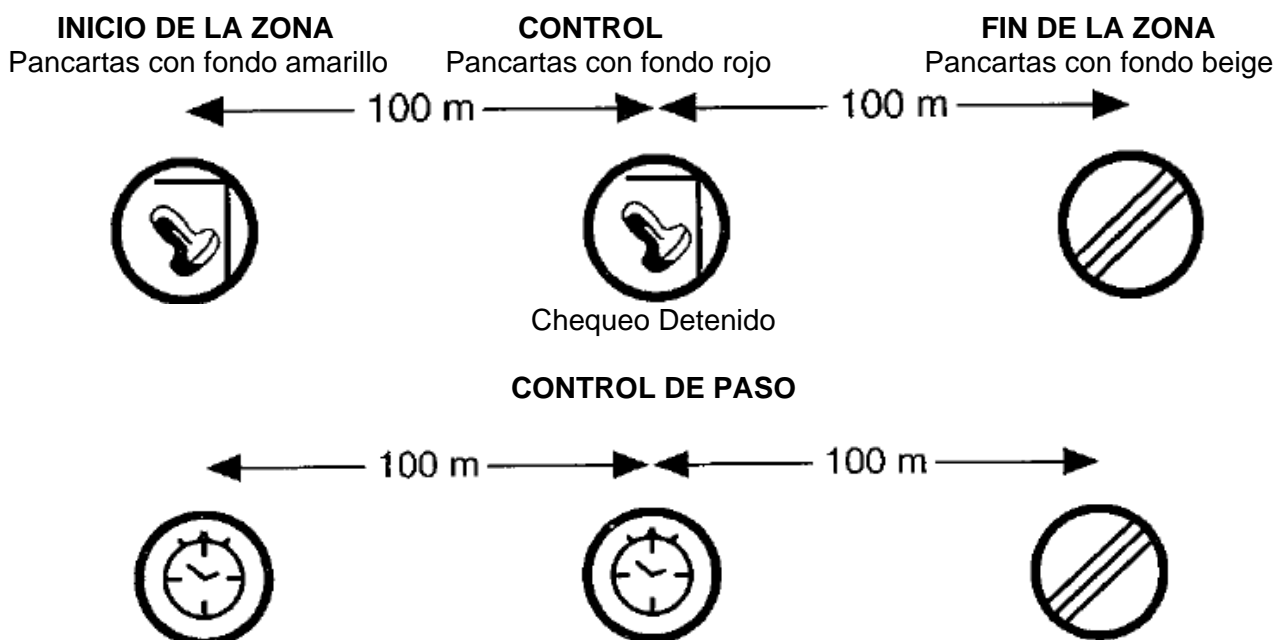
1. El propósito del reagrupamiento es reducir los intervalos relativamente extensos entre los competidores, causados por retrasos y/o abandonos.
2. Al ingresar al reagrupamiento, los pilotos entregarán su carnet horario al oficial de control. Recibirán instrucciones acerca de su horario de largada.

A continuación deberá conducir su moto directamente hasta el Parque Cerrado.

3. Por razones de seguridad (tormentas de arena u otros motivos), podrán efectuarse reagrupamientos con controles horarios, a fin de finalizar la última parte de la etapa en caravana. En el transcurso de la caravana, todos los competidores deberán completar la totalidad del recorrido.

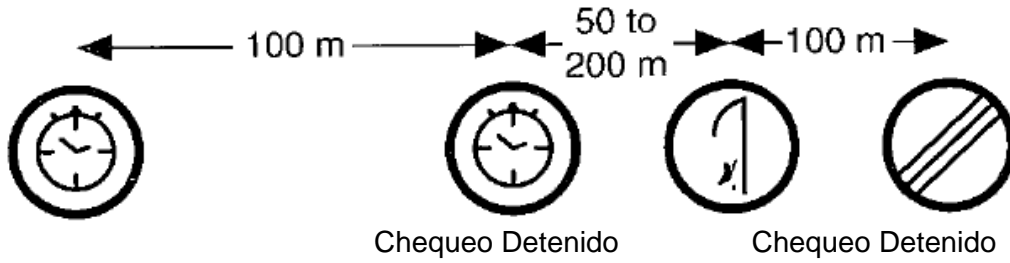
### 081.18 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

Ver el esquema aquí abajo.

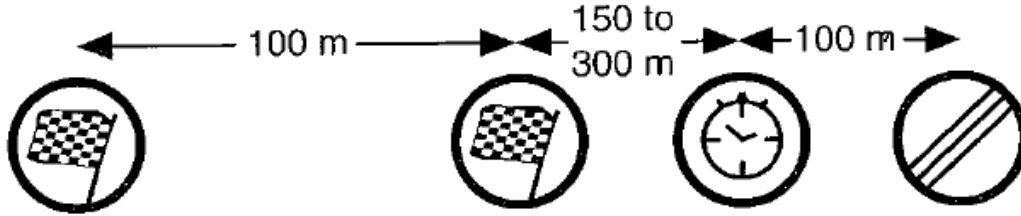


Chequeo Detenido

**CONTROL HORARIO**



**CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UNA LARGADA DE SECTOR SELECTIVO**

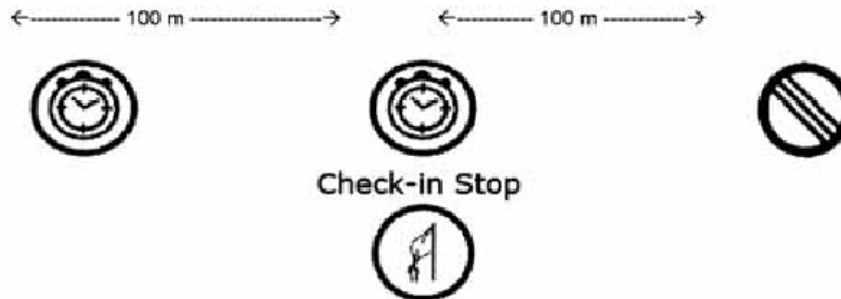


LLEGADA DE SECTOR SELECTIVO



Detención de recuento de puntaje

**COMIENZO DE UNA ESPECIAL QUE COINCIDE CON LA LARGADA DE UNA ETAPA**



Todos los controles (controles horarios, largada y llegada de Sector Selectivo, controles de paso) deben estar indicados con pancartas estandarizadas.

Las pancartas deben encontrarse del lado de la circulación del tráfico en el país atravesado. La Zona no puede exceder los 15m de ancho.

En las Zonas donde son posibles diversos accesos, es obligatorio delimitar este ancho a través de una doble pancarta oficial.

El no respetar la entrada, salida, así como los sentidos de la circulación en estas zonas puede conllevar a las siguientes penalidades:

- a) 1era infracción: 10 min.
- b) 2da infracción: 1h.
- c) 3era infracción y siguientes: 3 hs

Estas penalidades también se aplican al piloto que vuelve a ingresar a una zona de control cuando su carnet horario ya ha sido sellado.

### **081.19 PENALIDADES FIJAS (Sólo para los Rallies Cross-Country)**

Una penalidad fija es aplicada por un exceso en el tiempo máximo autorizado o por una infracción a ciertas normas deportivas.

Las penalidades fijas son las siguientes:

- a) Superar el tiempo asignado en un tramo de enlace
- b) Superar el tiempo máximo autorizado en un Sector Selectivo

En estos dos casos, sólo podrá ser imputada una penalidad fija por sección.

### **081.20 PARQUE CERRADO**

1. Las motos estarán bajo el régimen de "Parque cerrado" (se prohíbe toda reparación y reabastecimiento):
  - a) tan pronto ingresen a un parque de largada, reagrupamiento o fin de etapa, hasta el egreso de los mismos, donde se aplique;
  - b) desde el ingreso hasta el egreso de una zona de control
  - c) desde la llegada del Rally, hasta el cierre del período de presentación de protestas. En caso de que haya una protesta, el sistema de Parque Cerrado permanece hasta que el Jurado tome una decisión en relación a la protesta.
  - d) durante el transporte, se deberá aplicar el régimen de Parque Cerrado.
2. Toda infracción a las normas de Parque cerrado resultará en la exclusión.
3. Como excepción al régimen de Parque Cerrado, pero sujeto a la responsabilidad de un oficial de control, un piloto podrá reemplazar o reparar por sus propios medios, un faro delantero o trasero, en un Parque Cerrado de largada, reagrupamiento o final de etapa.

Estas reparaciones deberán completarse antes del horario de largada

4. Luego de estacionar su moto en el Parque Cerrado, el piloto deberá abandonar el parque inmediatamente, y no podrá volver a ingresar a partir de ese momento.
5. Para salir de un Parque Cerrado de largada, reagrupamiento o fin de etapa, el piloto estará autorizado a ingresar a dicho parque 10 minutos antes de su horario de largada.

### **081.21 VERIFICACIONES**

Para la categoría de Producción, el manual de mantenimiento y reparaciones para proveedores debe estar a disposición de los comisarios técnicos en todo momento.

- 1) La verificación de los vehículos debe ser realizada en el lugar del evento. Las verificaciones realizadas antes de la largada, deben ser de una naturaleza muy general y administrativa (control de licencias y permisos de conductor, marca y modelo de la moto, aparente conformidad de la moto con la serie en la que fue inscripta, conformidad del equipamiento de seguridad y de la moto con el Código de Autopistas).
- 2) Los entes y oficiales correspondientes pueden excluir, en todo momento durante el evento, a aquellas motos cuyas condiciones sean consideradas una fuente de peligro real o potencial.

La negativa a presentar el vehículo a la verificación solicitada por el Comisario Técnico será sancionada con la exclusión.

- 3) En todo momento durante el Rally, podrán efectuarse verificaciones complementarias tanto del piloto como de la moto.  
El competidor es responsable en todo momento durante el Rally, de la conformidad técnica de su moto.
- 4) El piloto es el único responsable de asegurar que las marcas de identificación aplicadas estén protegidas hasta el final del rally. La ausencia de dichas marcas resultará, sujeto a la propuesta del Jurado, en penalidades horarias o exclusión a criterio del jurado
- 5) Todo acto fraudulento que se registre y, en particular la presentación de marcas modificadas como intactas, implicarán la exclusión del piloto, y la de todo competidor que hubiera asistido o facilitado la infracción; esto no excluirá la posibilidad de que se apliquen penalidades más severas que pudieran ser solicitadas a la FMNR o a la Corte Disciplinaria Internacional, en conformidad con el Art. 3.1.3 del Código Disciplinario y de Arbitraje.
- 6) Sin constituir una obligación, podrá realizarse una verificación completa y detallada, que involucre el desmantelamiento de la moto de los pilotos ubicados en los primeros puestos de la clasificación general y de cada categoría, como también de todo otro piloto, a total discreción del Jurado Internacional, ya sea como iniciativa propia o debido a una protesta, o ante la propuesta del Director de la Prueba.
- 7) Si un motor debe ser verificado y completamente desmantelado, y si no existen condiciones técnicas apropiadas al final del rally, la moto debe ser sellada y transportada a la sede de CAMOD.  
El desmantelamiento y control del motor se realiza con el representante del constructor de la moto en cuestión, en presencia de un Comisario Técnico designado para el evento. Los costos de transporte estarán a cargo del Organizador.

## **081.22 EQUIPAMIENTO MÉDICO**

1. Es obligatoria la presencia de al menos un helicóptero equipado con equipamiento de reanimación, para una sección de hasta 350km, y de dos helicópteros para dos secciones próximas, que superen los 350km combinados, con equipamiento de evacuación y utilizados únicamente a los fines de la asistencia médica. En este helicóptero, se requiere la presencia del médico de reanimación. El helicóptero será adicional al equipamiento de tierra (auto médico con doctores). Debe estar en contacto permanente con el Director de la Prueba o con un Control de Paso.
2. Un auto sanitario con un doctor y un paramédico experimentado en conducir un vehículo todo terreno en permanente contacto radial con el Director de la Prueba o con un Control de Paso, deberá ser previsto para las Secciones Selectivas, en los siguientes puntos:
  - largada,
  - largada de la Especial

- cada 100 kilómetros
- llegada de la Especial, y en el bivouac.

Este equipamiento médico está dirigido sólo a los pilotos en la carrera y constituye el mínimo requerido.

### **081.23 EQUIPAMIENTO DE SUPERVIVENCIA (sólo para los Rallies Cross-Country)**

1. El correcto funcionamiento del equipo de supervivencia durante todo el evento, es exclusiva responsabilidad del piloto.
2. La presencia de dicho equipamiento será controlada antes de la largada de cada etapa. La falta de una parte o de la totalidad del equipamiento implicará una largada denegada. El competidor contará con 30 minutos para ponerse en regla; luego de ese período, se declarará la exclusión.
3. Todos los competidores contarán con equipamiento de supervivencia, y en particular la baliza de emergencia (codificada y registrada) transmitiendo en una frecuencia del rally.

La baliza será un radio UHF provisto por la organización, la cual emitirá las posiciones GPS de cada participante, junto con otra serie de eventos de emergencia.

4. Cada moto deberá contar con una reserva de agua bebible, de una capacidad mínima de 3 litros. Dicha reserva deberá ser fácilmente accesible, sin la utilización de herramienta alguna, independientemente de la posición de la máquina.

### **081.24 PROTESTAS – APELACIONES**

1. Las protestas deberán ser presentadas de acuerdo al procedimiento del Código Disciplinario y de Arbitraje FIM. Éstas deberán entregarse por escrito y dirigidas al Director de la Prueba, acompañadas del depósito de caución en vigencia. Dicha suma no será restituida si la protesta es rechazada.

Si la protesta requiere el desmantelamiento y la reinstalación de varias partes de una moto, el reclamante deberá abonar un depósito de caución adicional.

2. Todo costo por el trabajo y el transporte de la moto, estará a cargo del reclamante, si la protesta no está bien fundada. En caso contrario, estará a cargo del piloto afectado por la protesta.
3. El plazo final para los reclamos será media hora a partir del momento en que la clasificación general oficial del Rally Cross-Country es publicada.

#### **081.24.1 Sólo para los Rallies Cross- Country**

1. El plazo final para los reclamos para la clasificación de una etapa es válida hasta la largada del primer piloto en la etapa dos días después.
2. Una apelación contra las decisiones del Jurado puede ser presentada ante la autoridad disciplinaria de la FMNR dentro de los 5 días, conforme al Art. 4.5 y 4.6 del Código Disciplinario y de Arbitraje.

### **081.25 CLASIFICACIÓN**

Sólo los pilotos que finalicen el evento y pasen como mínimo un 75% de los controles de paso podrán figurar en la clasificación. A partir del segundo día del evento, los pilotos que no hayan completado el 75% de los controles de paso podrán ser excluidos.

1. Las penalidades serán expresadas en horas, minutos y segundos. La clasificación final se obtendrá mediante la suma de los tiempos obtenidos en las Secciones Selectivas, tramos de enlace y todas las penalidades horarias.  
El piloto que obtenga el total más bajo será proclamado ganador de la clasificación general; el siguiente será segundo, y así sucesivamente. Las clasificaciones restantes se establecerán en base a la clasificación general.
2. En caso de empate, el ganador será el piloto que haya obtenido el mejor tiempo en la primera Especial (excluyendo el prólogo). Si esto no fuera suficiente para determinar el ganador entre ambos, se tendrán en cuenta los tiempos de la Especial 2, 3, etc. Esta norma podrá aplicarse en todo momento durante el rally.
3. Para cada sección, la clasificación oficial, firmada por el Director de la Prueba, será publicada a las 19 hs del día siguiente. Ésta se volverá definitiva al finalizar el plazo para protestas, el cual terminará cuando el primer piloto haya largado la sección que sigue a la publicación de los resultados.
4. Durante un día de descanso, la clasificación del día previo será publicada a las 19 hs. Ésta se volverá definitiva 30 minutos después.
5. En la llegada del rally, la clasificación será publicada en el tablero de información oficial en el horario preciso especificado en el Reglamento Particular.

#### **081.26 TOMA DE TIEMPOS (Instrumentos de cronometraje)**

La toma de tiempos debe ser responsabilidad del Director de la Prueba.

Se utilizarán sistemas de largada y toma de tiempos de llegada, capaces de ser sincronizados entre sí, los mismos deberán detectar los adelantamientos (en la largada del sector selectivo) y ser impresos en un reloj impresor.

En el caso del control de toma de tiempos de llegada, se utilizarán controles infrarrojos conectados a un sistema de reloj impresor para registro de los mismos.

Un sistema de respaldo deberá ser utilizado en caso de falla del principal.

Los pilotos deben aceptar todo tipo de sistemas de toma de tiempos.

#### **081.27 COMBUSTIBLE**

El combustible utilizado, es decir combustible sin plomo disponible en las estaciones de servicio, estará en conformidad con el Reglamento Técnico, Anexo Enduro.

#### **081.28 ABANDONO - EXCLUSIÓN**

En caso de abandono, y con el fin de evitar una búsqueda inútil y de no desviar los medios reservados para la carrera, es obligatorio que el piloto proporcione información por todos los medios disponibles y lo más rápidamente posible, al Puesto de Control, indicando su identidad, posición e intenciones.

El Puesto de Control solicitará la confirmación de la posición cuando el piloto o competidor se encuentre en una zona habitada.

El organizador debe mencionar el número del Puesto de Control en los brazaletes de identificación o en cada libro de ruta.

El piloto es el único responsable de comunicar su posición, aunque le encomiende a un tercero que lo haga.

Además, el Jurado podrá presentar el caso a la FMNR para que aplique una sanción mayor.

## **081.29 CIERRE DE LA RUTA**

Un vehículo de la organización cerrará la ruta de los sectores selectivos. Recibirá a bordo a aquellos pilotos cuyos vehículos estén rotos, o fuera de uso.

Todo piloto que se niegue a ascender al vehículo, lo hará bajo su propia responsabilidad, y debe firmar un formulario de descargo que le será provisto por los miembros de la organización a cargo del cierre de ruta.

\*\*\*\*\*

HOJA DEL LIBRO DE RUTA

Page Format A5

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


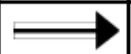
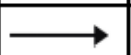
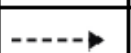




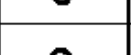
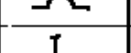

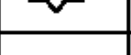
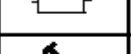



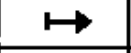







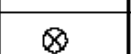
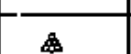
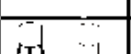
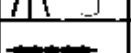
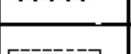
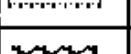
Arial (Bold) T. 10  
Arial (Gras) T. 10

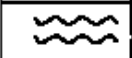
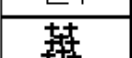


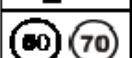


Arial black T. 18

PAGE <b>2</b>	Etape: BOBO - BAMAKO - 861,40 km. Sélectif - SIKASSO - BOUBABOUGOU	<b>SS : 647,90<sup>^</sup></b>
<b>128,29</b>		<b>S E3</b>
<b>45</b>	<b>28,39</b>	<b>(d)</b>
<b>137,86</b>	PR 	CP1 <b>C 230°</b>
<b>46</b>	<b>9,57</b>	
<b>300,55</b>		<b>TDSPP</b>
<b>47</b>	<b>162,69</b>	<b>(d)</b>
<b>555,77</b>		<b>! TIGHT R.</b>
<b>48</b>	<b>255,22</b>	<b>(d)</b>
<b>647,90</b>		ASS
<b>49</b>	<b>92,13</b>	

Arial black T. 11

## SIMBOLOS DEL LIBRO DE RUTA

	RUTA DE PAVIMENTO
	DOBLE CALZADA
	CAMINO EXISTENTE
	CAMPO TRAVIESO
	1 DESPACIO
	2 MUY DESPACIO
	3 PARE EXTREMO PELIGRO
	BADÉN
	LOMADA
	COMPRESIÓN
	CORTE
	CORTE ANCHO
	DESCENSO ABRUPTO
	SUBIDA ABRUPTA
	BAJADA
	HACIA
	SUBIDA
	DERRUMBE
	RODADA
	ONDULACIÓN
	ENCIMA / DEBAJO DE PUENTE
	ANGOSTURA
	VADO CON AGUA
	HUECO
	MOJÓN
	TANQUE DE AGUA
	ALAMBRADO DE PÚA
	CERCO
	LINEA ELÉCTRICA
	DUNAS

	DUNA PEQUEÑA
	RÍO SECO - UADI
	BANCO DE ARENA
	MARCADOR DE KILOMETRAJE
	CEMENTERIO
	BARRIL
	SEÑALIZACIÓN
	CASA
	FUERTE
	POSTE
	NEUMÁTICO
	POZO
	RUINAS
	Dibujo individual para cada una
	MONTAÑA
	Dibujo individual para cada una
	ANTENA
	MÁXIMA VELOCIDAD
	DETENCIÓN
	PERALTE NEGATIVO
	LARGADA / LLEGADA
	CONTROL HORARIO / TC
	COMBUSTIBLE
	ZONA DE FOTO
	CONTROL DE PASO
	COMIENZO DE ZONA DE ASISTENCIA
	FIN DE ZONA DE ASISTENCIA
	PUEBLO
<b>AD</b>	A LA DERECHA
<b>AG</b>	A LA IZQUIERDA
<b>D</b>	DERECHA
<b>G</b>	IZQUIERDA

<b>GD</b>	IZQUIERDA / DERECHA
<b>D/G</b>	DERECHA / IZQUIERDA
<b>MVS</b>	PISO ROTO
<b>EMR</b>	PEDREGOSO O ROCOSO
<b>DEF</b>	DURO
<b>ORN.</b>	RODADA
<b>SER.</b>	QUE CIERRA
<b>HP</b>	FUERA DE CAMINO / CAMPO TRAVIESA
<del>HP</del>	PROHIBIDO SALIR DEL CAMINO
<b>OUED</b>	RÍO SECO / UADI
<b>E3</b>	ANGOSTO
	EN
<b>IMP</b>	IMPERATIVO
<b>QT</b>	DEJAR
<b>GD</b>	GRANDE
<b>NBX</b>	MUCHOS
<b>RLT</b>	DESPACIO
<b>±V</b>	POCO VISIBLE
<b>S</b>	SINUOSO
<b>PP</b>	CAMINO PRINCIPAL
<b>TD</b>	CONTINUAR RECTO
<b>TDSP</b>	CONTINUAR DERECHO SOBRE EL CAMINO PRINCIPAL
<b>TDSP</b>	CONTINUAR DERECHO SOBRE LA RUTA PRINCIPAL
<b>P//</b>	CAMINOS PARALELOS
<b>P</b>	CAMINO PRINCIPAL
<b>C</b>	RUMBO (CAP)
<b>TJS</b>	SIEMPRE
	PALMERA
<b>(DZ) (FZ)</b>	COMIENZO de zona / FIN de zona de control de velocidad
	CAMINO CORTADO