



30082021

“REGLAMENTO RAID ATACAMA” 2021 - 2022

ASOCIACIÓN DE RAIDISTAS DE ATACAMA





1. DEFINICIÓN:

La **Asociación de Raidistas de Atacama**, de ahora en adelante la ARA, define el “Campeonato” como un RAID, un **RAID ATACAMA**, una excursión, una incursión, una travesía, con **Rutas de Enlace y Pruebas de Trepadas**, donde prima por sobre todo la amistad, lealtad, el respeto y el compañerismo entre los participantes, valorando la calidad y capacidad de manejo de cada piloto y sus copilotos, complementado por el rendimiento de sus máquinas.

2. FECHAS:

El “Campeonato Raid Atacama – Desert Trophy”, en adelante el Campeonato”, consta de 3 Fechas Puntuables durante el año, estas son:

2.1. Raid Atacama – Summer Games .

2.2. Raid Atacama – 48 HRS.

2.3. Raid Atacama – 60 HRS.

3. PARTES:

Cada fecha del Campeonato consta de 2 partes básicas:

3.1. Rutas de Enlace: Recorridos entre trepadas, las rutas representan solo una sugerencia de rumbos de la organización liderados por el Guía de Enlace designado por la Organización. En estas etapas, los participantes deberán seguir la ruta designada sin tomar atajos, ni poner en peligro la integridad de los participantes, vehículos o del evento. No se contará con guías ni monitores y tampoco con apoyo mecánico. La ruta puede ser modificada en cualquier momento por el Guía de Enlace o los Jueces.

3.2. Trepada: Serie de trepadas en cerros y dunas, definidos por la Organización, bajo un tiempo determinado, según sea la categoría en que participa. La hora de partida, el tiempo de cada Trepada y las reglas de estas, será comunicado por Radio VHF por el Juez Oficial o el Juez de Enlace, independiente que hayan llegado a la partida algunos o la totalidad de los participantes. **Es responsabilidad de cada competidor informarse de las reglas particulares de cada trepada.**

4. JUECES:

Para el cumplimiento de esta normativa y buen entendimiento de la competencia, se definen 3 (tres) jueces:

4.1. Un Juez Principal: que hará voz y control del trío de jueces oficial.

4.2. Un Juez y Guía de Enlace: quien liderará los tramos de ruta entre trepadas, quien además tiene voz y voto en las decisiones que se tomen en conjunto con los jueces. La ARA podrá separar la caravana en 2 grupos con diferentes guías de enlace dependiendo de las categorías.



4.3. Un juez de trepadas: Encargado de supervisar las trepadas desde un ángulo distinto a los otros jueces, este juez puede ser asignado por los mismos jueces y puede considerar a competidores, observadores o participantes que tengan un punto de observación diferente.

5. **RESPONSABLE:**

El piloto es el único responsable de sí mismo, sus pasajeros, su vehículo, de sus maniobras, seguridad de amarre de su carga y del buen desempeño durante el evento, no cabiendo responsabilidad alguna de la ARA.

6. **APOYO:**

6.1. APOYO EN RUTA: Todo vehículo, su piloto y sus copilotos, deberán estar inscritos para poder participar, ya sea en alguna de las categorías o como apoyo de un competidor.

6.2. PÚBLICO: Son las personas o vehículos que estén en lugares determinados observando la competencia.
El recibir apoyo del público durante una trepada significará quedar fuera de puntuación en la misma.

6.3. APOYO ILEGITIMO: Corresponde a vehículos o personas no inscritos que sigan la caravana y presten cualquier tipo de apoyo a algún competidor. Esto será sancionado con la eliminación de la siguiente trepada o de la trepada inmediatamente anterior.
Si el apoyo se repite por 3 veces durante el evento, el competidor quedará eliminado de la competencia.

6.4. APOYO ENTRE COMPETIDORES: Corresponde a la ayuda entre competidores o equipos, la cual está absolutamente permitida y no es obligatoria. Así también los equipos de apoyo inscritos podrán ayudar a quienes ellos estimen conveniente.

6.5. APOYO DE JUECES: Los tres jueces tendrán absolutamente prohibido prestar ayuda, herramientas o equipo a cualquier competidor. Si un juez prestase ayuda de cualquier manera, el competidor quedará automáticamente eliminado de la competencia.

6.6. EMERGENCIAS: En caso de emergencia, es obligación de todo competidor prestar la ayuda necesaria, comunicándose con la ARA, para reportar lo que está ocurriendo. el compromiso de todo piloto es de **brindar ayuda** en ruta a todo "Raidista" que lo solicite y/o se encuentre en dificultades, y si un "líder" solicita mi ayuda, debe apoyarlo(s) y no entorpecer las labores de ayuda que se estén realizando.

7. **CAMPAMENTO BASE:**

Se define como CAMPAMENTO BASE y PARQUE CERRADO, el área designada por la ARA como zona de campamento en desierto, al cual solo podrán ingresar las personas y vehículos inscritos.

7.1. IMPORTANTE: El campamento base es considerado PARQUE CERRADO, por lo tanto, quienes no pernecten en él, cualquiera de las noches que considera el programa, quedan eliminados de la



primera trepada del siguiente día. Esta regla **NO ES VALIDA** para la primera fecha denominada **RAID ATACAMA – Summer Games**.

8. INSCRIPCIÓN Y REVISIONES:

Horas antes de la competencia, se realizará el proceso de inscripción de cada vehículo, su piloto y copiloto. **Cada piloto** elige la categoría en que participa, revisando previamente el listado de equipamiento permitido (listado punto 10).

Los **Revisores** son un grupo designado por los jueces, quienes realizarán una revisión del vehículo. Si por estos es encontrado algún elemento enlistado o características de una categoría superior, el participante quedará en la categoría que le corresponda, asignada por los Jueces.

Durante el evento, los jueces podrán hacer revisiones de cualquier vehículo y si este sorprendido dentro de una categoría inferior, será eliminado de la competencia.

8.1. EN LA REVISIÓN de cada vehículo inscrito, todos los competidores podrán acercarse, opinar y hacer comentarios a los jueces sobre el equipamiento del vehículo revisado, los que se podrán consignar en un acta de revisión, y si el o los revisores del vehículo es otro competidor, también puede quedar eliminado de la competencia, si es que omite voluntariamente un elemento del listado oficial. Los jueces podrán tomar decisión sobre una parte o del total del vehículo en caso de que exista alguna duda o diferencia de opinión. A cada vehículo aprobado se le pegara un adhesivo con la palabra "OK".

8.2. LOS JUECES PODRÁN solicitar probar y manejar un vehículo para discernir alguna duda o diferencia de opinión. El grupo de jueces podrá reasignar un competidor a una categoría superior o inferior si es que así lo estiman conveniente.

8.3. RAIDISTAS NUEVOS, cada piloto que viene por primera vez a los Raid Atacama deberá venir apadrinado por un participante más antiguo, quien quedará consignado en la planilla de inscripción.

8.4. PILOTO PARTNER, cada piloto participante en los Raid Atacama deberá designar un piloto de otro vehículo, quien deberá acompañarlo en caso de una pana o en caso de un accidente, acompañarlo incluso hasta un centro asistencial, quien quedará consignado en la planilla de inscripción.

9. CATEGORÍAS:

9.1. Se definen 7 (siete) categorías para competir, divididas según el equipamiento del vehículo, según Listado Oficial de Categorías y Elementos Permitidos o no, **para armar una categoría deben existir mínimo 3 vehículos para competir.**

9.1.1.	Categoría Standard	STD
9.1.2.	Categoría Wrangler	WRG
9.1.3.	Categoría Modificados.	MOD
9.1.4.	Categoría PRO Formula Off Road.	PRO
9.1.5.	Categoría UTV / SBS / BUGGIE	UTV
9.1.6.	Categoría ATV / QUAD	ATV



10. TABLA DE MODIFICACIONES Y CATEGORÍAS.

TABLA DE MODIFICACIONES					
MODIFICACIONES	CATEGORIAS				
	STANDARD	WRANGLER	MODIFICADOS	PRO FORMULA OFF ROAD	UTV/ SBS / BUGGIE ATV / QUAD
NEUMATICO DE PALETA	NO SOLO 4 CILINDROS	NO	NO	SI	NO
CAMBIO DE DIFERENCIALES	NO	NO	SI	SI	NO
ELIMINAR PARTES DE CARROCERÍA	NO	NO	NO	SI	NO
ALIVINAR PARTES DE CARROCERÍA (MANTENIENDO LA FORMA)	SI	NO	SI	SI	NO
CAMBIAR CHASIS O CARROSERÍA	NO	NO	NO	SI	NO
TURBO NO ORIGINAL EN RELACIÓN AL MODELO	NO	NO	SI	SI	NO
SUPER CARGADOR	NO	NO	SI	SI	NO
ÓXIDO NITROSO	NO	NO	NO	SI	NO
SUSPENSIÓN **	NO **	NO **	NO	SI	NO
AMORTIGUACIÓN	SI	SI	SI	SI	SI
CAMBIO DE MOTOR	SI	NO	SI	SI	NO
STROKER	SI	NO *** SI modelos antes 2006	SI	SI	NO
ELECTRÓNICA	SI	SI	SI	SI	SI
CAMBIO DE RELACIÓN DE TRANSMISIÓN	SI	SI	SI	SI	NO
BLOQUEOS	SI	SI	SI	SI	SI
ADMISIÓN Y ESCAPE	SI	SI	SI	SI	SI

11. EN REFERENCIA A LA CATEGORÍA STANDARD (STD) Y WRANGLER (WRG):

11.1. Dentro de la categoría Standard existen dos (2) subcategorías, **STANDARD** y **WRANGLER**, con vehículos con 4 cilindros, 6 cilindros y 8 cilindros, vehículos con otra cantidad de cilindros entran a la categoría superior siguiente.

11.1.1. **STANDARD (STD):**

Son vehículos categorizados como Standard los con **potencia de hasta 240 HP.**

11.1.2. **WRANGLER (WRG):**

Son vehículos categorizados como Wrangler los con **potencia superior a 241 HP.**



- 11.2.** No se permiten sacar elemento de la carrocería, solo la categoría WRANGLER podrá usar partes de fibra o materiales alternativos, podrán alterar o modificar los vidrios originales de puertas y portalones, no los del resto del vehículo. Solo en el caso que el vehículo sea descapotable de fábrica, se permite la acción de DESCAPOTAR. Los parachoques quedan fuera de regulación, pudiéndose sacar o modificar.
- 11.3.** En la categoría WRANGLER está permitido el cambio de relaciones de transmisión dentro de las estructuras originales tales como caja de cambio, caja de transferencia y diferenciales, permitiendo el reemplazo de coronas, piñones y engranajes. Además, en esta categoría se permite el cambio de cajas automáticas por mecánicas, pero manteniendo las aperturas originales, no se permiten flanches o acoplamientos extras.
- 11.4.** En la categoría WRANGLER NO se permite el Stroker, salvo en modelos del año 2006 hacia atrás.
- 11.5.** Se permite para WRANGLER y STANDARD se permite el cambio de amortiguadores, **NO** el cambio del sistema original de suspensión del vehículo.
- 11.6.** Se considera también modificación de suspensión, aumentar en más del 30% el recorrido original de completo, desde máxima extensión a la máxima compresión.
- 11.7.** La categoría STANDARD solo en 4 CILINDROS, se permite el uso de neumáticos de paletas, el resto de los vehículos no pueden usar neumáticos de paletas.
- 11.8.** La categoría Standard **NO** permite eliminar partes de la carrocería, solo se permite alivianar partes de la carrocería, manteniendo la forma original del vehículo.
- 11.9.** La categoría STANDARD y WRANGLER **NO** permite el cambio de chasis o de carrocería, el chasis debe corresponder a la carrocería del vehículo.
- 11.10.** En la categoría STANDARD y WRANGLER es OBLIGATORIO el uso de **BARRA ANTIVUELCO**, a partir del campeonato del 2022 se exigirá **Jaula Antivuelco a todas las categorías.**
- 12. EN REFERENCIA A LA CATEGORÍA MODIFICADOS (MOD):**
- 12.1.** La categoría MODIFICADOS **NO** permite el uso de neumáticos de paleta.
- 12.2.** Esta categoría tiene restricciones de sobre alimentación de los motores, **NO** está permitido el óxido nítrico, sin embargo, permite supercargadores y turbo.
- 12.3.** La categoría MODIFICADOS **NO** permite eliminar partes de la carrocería, solo se permite alivianar partes de la carrocería, manteniendo la forma original del vehículo.
- 12.4.** La categoría MODIFICADOS **NO** permite el cambio de chasis o de carrocería, el chasis debe corresponder a la carrocería del vehículo.
- 12.5.** Se permite el cambio de amortiguadores, **NO** el cambio del sistema original de suspensión del vehículo.
- 12.6.** El peso mínimo del vehículo debe ser de 1.500 kilogramos en orden de marcha.

12.7. En la categoría MODIFICADOS es OBLIGATORIO el uso de **JAULA ANTIVUELCO**.

13. EN REFERENCIA A LA CATEGORÍA MODIFICADO PRO FORMULA OFF ROAD (PRO):

13.1. En esta categoría se permiten todas las modificaciones de la tabla.

13.2. Esta categoría es a capó cerrado, es decir, no se podrá fiscalizar o revisar mejoras realizadas al motor o transmisión.

13.3. Esta categoría es la que mayor peligro revierte al momento de enfrentar grandes trepadas, luego se sugiere que todas las modificaciones sean considerando las normativas internacionales reconocidas como la FIA, SFI y SNELL al menos, en especial atención a los elementos de seguridad personal.

13.4. En la categoría Modificados PRO es OBLIGATORIO el uso de **JAULA ANTIVUELCO**. La que deberá tener las siguientes consideraciones;

13.4.1. Debe tener 6 puntos de los cuales 4 de ellos deben estar soldados directamente al chasis, donde será obligación que los 2 puntos del arco central deben estar sí o sí al chasis, los 2 restantes a elección.

13.4.2. Requerimientos Mínimos de la Jaula Antivuelco:

La jaula debe ser anclada a CHASIS y con barras estructurales seguras.

13.4.2.1. Un **arco central** debe ser instalado dentro de 75° a 105° ($\pm 15^\circ$ de la vertical).

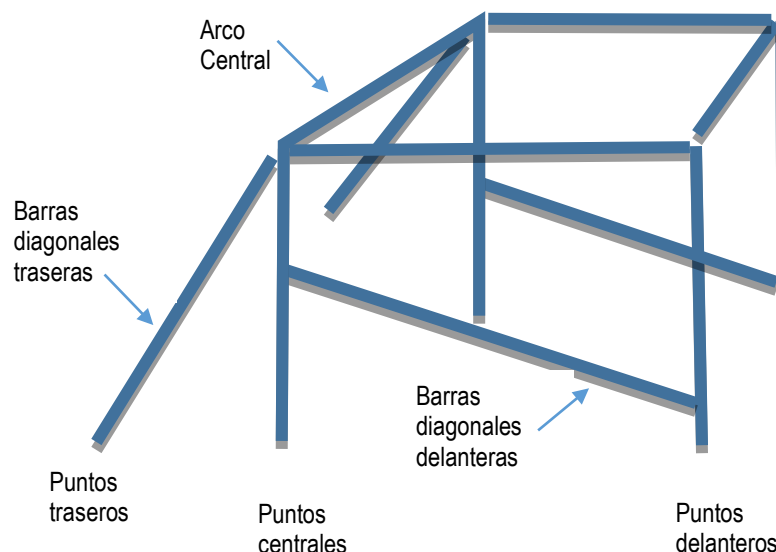
13.4.2.2. Barras diagonales traseras desde las esquinas altas del arco central, hacia los puntos bajos traseros en ángulo entre 40° a 80° .

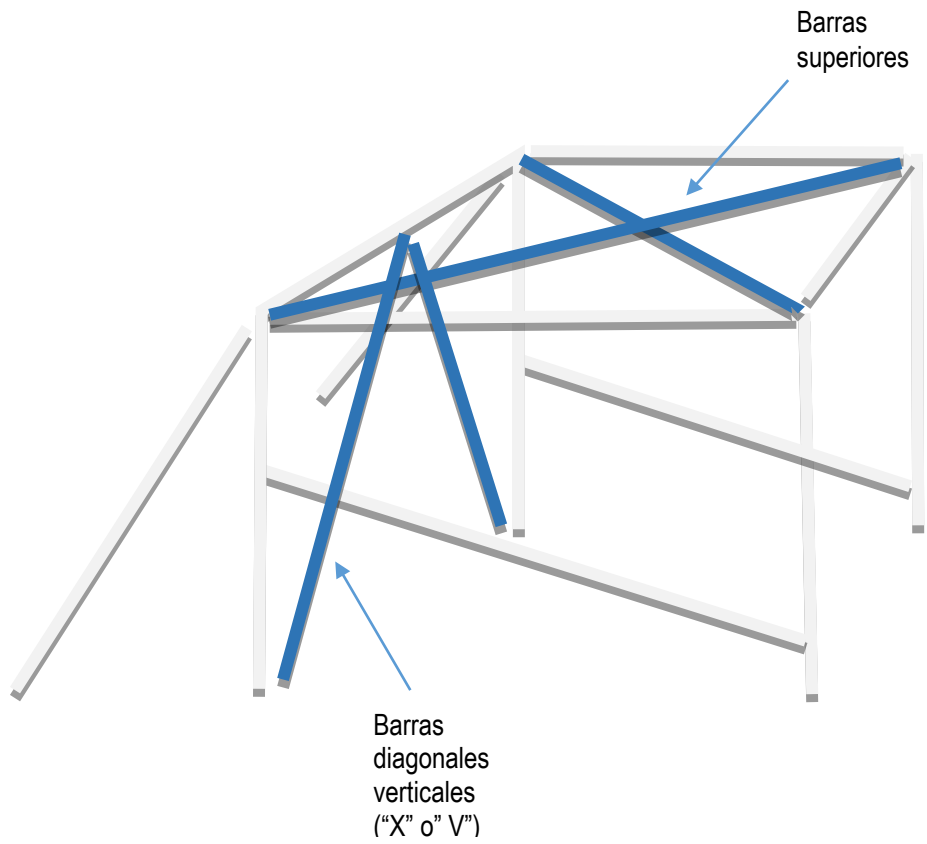
13.4.2.3. Barras diagonales verticales, irán al arco central en forma de "X" o puntales "V" diagonales a lo alto del arco, siempre protegiendo el sector de la cabeza de los ocupantes.

13.4.2.4. Barras diagonales delanteras desde el medio – bajo del arco central al punto bajo delantero.

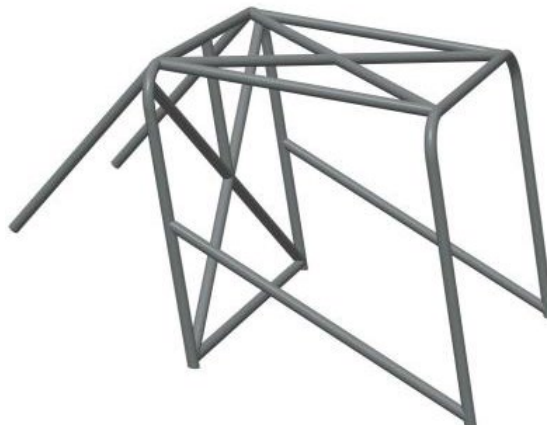
13.4.2.5. Barras superiores desde el arco central hacia el arco o barras delanteras, ya sea en "X" o en "V" u otro diseño que proteja las cabezas de los ocupantes.

Esquemáticos referenciales para identificar tipo de barras

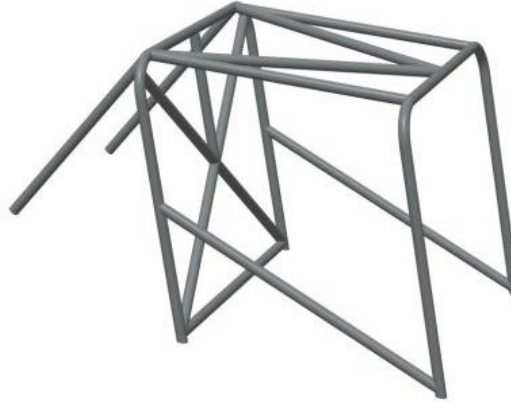




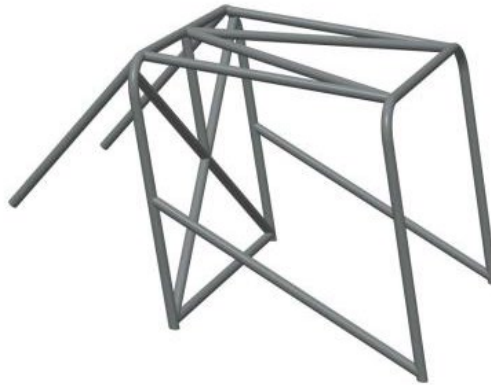
De modo referencial se muestran 3 tipos de esquemáticos del reglamento 2016 de la Formula Off-Road.



Tipo #1 (PRO Formula Off – Road)



Tipo #2 (PRO Formula Off – Road)



Tipo #3 (PRO Formula Off – Road)

13.5. Se permite sacar partes como portalones, tapabarros y otras partes no fundamentales de la carrocería.

13.6. Se sugiere siempre el uso de puertas de para evitar que partes del cuerpo salgan del vehículo en caso de volcamiento. Si se saca la puerta o se reemplaza por el uso de puertas de materiales como lona o materiales textiles, debe ser acompañado con la instalación obligatoria de cinturones de 5 puntas homologados.

13.7. El uso del capó es obligatorio, el objetivo es evitar que partes del motor puedan ser proyectados y dañar a personas. El capó puede ser reemplazado por materiales alternativos, NO combustibles, que cumplan la función de evitar que partes salgan del habitáculo del motor.

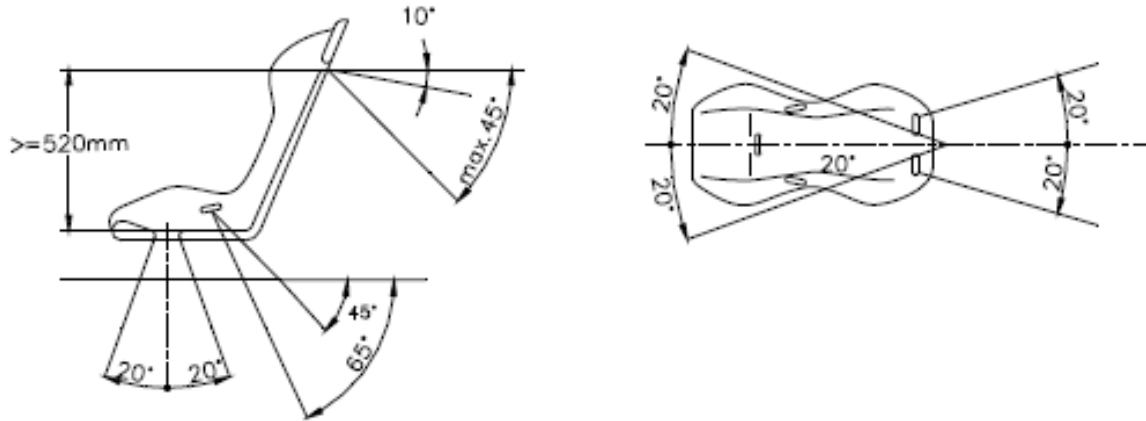
13.8. A partir del 2022, se exigirá sistema de extinción de incendio automático.

13.9. Cinturones de seguridad:

13.9.1. Solamente cinturones aprobados FIA/SFI diseño de 5 puntas es autorizado.

13.9.2. Se sugiere fundas protectoras acolchadas en los hombros en línea a los cinturones.

13.9.3. El o los amarres traseros de los cinturones DEBEN estar en un ángulo entre 45° y 90°.



13.10. Asiento de Conductor:

- 13.10.1. Los asientos deben ser fijos, bien anclados a la carrocería del vehículo y NO del tipo carrera.
- 13.10.2. Los asientos deben estar seguramente apernados a su base con pernos de calidad y su respaldo trasero descansando o cerca de las barras de la jaula (barras diagonales verticales).
- 13.10.3. Si el asiento está montado sobre barras deslizantes, debe existir un pin adicional extra que asegure en caso de vuelco que no se deslice fácilmente el asiento por las correderas.
- 13.10.4. La parte trasera del asiento debe ser lo suficientemente alta para cubrir al menos 2/3 del casco del conductor.
- 13.10.5. Debe existir entre el casco del conductor y la jaula una distancia de al menos 5 cm.

13.11. Casco y Protector Cervical de Cuello.

- 13.11.1. El caso deberá ser del tipo Integral "Full Face", similar al de moto de 2 ruedas con gafas selladas para impedir ingreso de arena.
- 13.11.2. Recomendable que el casco cumpla las siguientes normas internacionales de seguridad indicada en apartado de "Cascos".
- 13.11.3. el uso de Protector Cervical de Cuello que abrace el cuello completo. El grosor del Protector Cervical de Cuello debe ser de acuerdo con el espacio entre el caso y los hombros para dar adecuado soporte y mínimo movimiento a la cabeza.

13.12. Habitáculo del Conductor:

- 13.12.1. Es recomendable que la ventana del conductor en caso de tener asiento a la izquierda o en su defecto asiento centrado se considerarán ambas ventanas, deberá tener una red o malla de seguridad para impedir en caso de vuelco las extremidades superiores salgan del vehículo, los cuadrículados no deberán superar los 10 cm y el grosor de las cintas no menor a 5 mm. Esta podrá ser retráctil y puesta sólo en trepadas puntuables. En caso de no tener techo, lona u otro material se deberá poner también dicha malla en área sobre la cabeza del conductor.
- 13.12.2. Las mallas deberán poder ser retiradas en forma simple y rápida.

13.13. Frenos Auxiliares:

- 13.13.1. Desde el 2022 además del freno de servicio de pedal tradicional, el vehículo deberá contar con un sistema de freno secundario e independiente, el que puede ser operado con una palanca manual activando un caliper y disco directo al cardán trasero, con ello logrando aprovechar la reducción de la caja de transferencia frenando las 4 ruedas a la



vez. El que podrá ser del tipo hidráulico o de piola. Lo importante es que sea totalmente independiente usado como emergencia.

14. EN REFERENCIA A LA CATEGORÍA UTV / SBS / BUGGIE:

- 14.1. En esta categoría ingresan los UTV hasta los 1.100 cc, y se permiten BUGGIES de hasta 1.500 cc.
- 14.2. Cada UTV debe contar con transmisor de VHF ya sea móvil fijo al vehículo, funcionando, que le **PERMITA ESCUCHAR LAS INSTRUCCIONES** en las Rutas de Enlace y Trepadas.
- 14.3. Cada UTV debe contar con a los menos una CORREA DE TRANSMISIÓN de repuesto.
- 14.4. Es obligatorio llevar las HERRAMIENTAS necesarias para el cambio de las correas.
- 14.5. Cada UTV debe contar con a lo menos una (1) ESPUMA para neumáticos.
- 14.6. Cada UTV debe llevar un Kit de reparación de neumáticos completo, que incluya extractor de válvulas, el Neumático de repuesto es opcional, solo si lleva la espuma para neumáticos.
- 14.7. Cada UTV debe contar con un (1) EXTINTOR.
- 14.8. Uso obligatorio de CASCO INTEGRAL, PROTECTOR CERVICAL DE CUELLO y ANTIPARRAS.
- 14.9. Para las Categorías UTV, se exige para cada ocupante, mínimo Cinturón de 4 puntas, pero para Vehículo sin Puerta, Red o Malla o solo Barra, Cinturón de 5 puntas.
- 14.10. Es obligatorio llevar un CUCHILLO MULTI HERRAMIENTA.
- 14.11. Es obligatorio llevar BOMBÍN o COMPRESOR que funcione en el UTV.
- 14.12. Es obligatorio el uso de JAULA ANTIVUELCO.
- 14.13. No está permitido el uso de NEUMÁTICOS TIPO PALETA.
- 14.14. Para estas categorías se recomienda el uso de BANDERÍN.
- 14.15. Esta permitido la modificación de motores, ya sea por admisión, escape, turbo o electrónica. No está permitido el cambio de motor.

15. EN REFERENCIA A LA CATEGORÍA ATV / QUAD:

- 15.1. Cada ATV debe contar con TRANSMISOR DE VHF ya sea móvil o Handy funcionando, que le **PERMITA ESCUCHAR LAS INSTRUCCIONES** en las Rutas de Enlace y Trepadas.
- 15.2. Se permite un solo tripulante por ATV.
- 15.3. Se sugiere el uso de extensión de pedalines tipo NERF BAR.



15.4. El piloto debe tener y usar EQUIPO PROTECTOR PERSONAL COMPLETO, es obligatorio el uso de PROTECTOR CERVICAL DE CUELLO.

15.5. Esta categoría tendrá sus propias trepadas.

15.6. Cada ATV debe contar con a lo menos una (1) ESPUMA para neumáticos.

15.7. Durante los enlaces se sugiere siempre seguir una ruta paralela al resto de los vehículos, para evitar posibles accidentes.

15.8. Sobre sus CASCOS se sugiere siempre llevar una LUZ encendida y parpadeante (roja recomendada) mejorando su visual, requisito obligatorio para hacer la ruta nocturna.

16. VEHÍCULO:

16.1. NO SE PUEDE CAMBIAR DE CATEGORÍA, NI DE VEHÍCULO durante una fecha. Si algún competidor cambia de categoría durante el campeonato, no podrá sumar los puntos entre las categorías.

16.2. Está permitido participar con un vehículo que cumpla las restricciones de una categoría menor en una categoría mayor. Es decir, un vehículo que corresponda a la categoría standard sí podrá ser autorizado a participar en la categoría Modificado. Así mismo, un Modificado podrá participar en la categoría PRO, pero un vehículo en categoría PRO no podrá competir en otra categoría.

16.3. Todo participante que cambia de categoría, obligatoriamente deberá cambiar de número de vehículo, el que será aportado por la organización.

17. EQUIPAMIENTO, Elementos de Seguridad, Apoyo y Reparación del Vehículo”:

17.1. Los neumáticos de repuesto deben ser utilizables en el vehículo que lo porta.

17.2. Todo combustible adicional debe en estanques o bidones especiales para esto, en buenas condiciones, con tapas y sellos en buen estado y funcionamiento, además estos deben ir con anclajes al vehículo, no amarrados o sueltos.

17.3. Es obligatorio mantener el equipo solicitado por la ARA para cada vehículo en todo momento durante las Rutas de Enlace y Trepadas.

17.4. IMPORTANTE: La ARA podrá realizar una revisión sorpresa en cualquier momento de la Ruta de Enlace o de la Trepada, si falta algún elemento exigido de la lista, al competidor y su vehículo, se le penalizará con 3 puntos menos de su puntaje general de la fecha.

Los Jueces y los Revisores pueden solicitar que, previo a participar o durante los enlaces o trepadas del Raid Atacama, un vehículo deba ser reparado, se deba eliminar algún o algunos elementos potencialmente peligrosos o se afiancen de mejor manera y segura algún o algunos elementos sueltos. De no hacerlo puede quedar excluido de participar en el evento hasta que se solucione la petición hecha.



17.5. Son elementos y reglas obligatorias del vehículo en **TODAS LAS CATEGORÍAS**, durante el desarrollo de todo el evento, el siguiente listado. El cumplimiento de esta normativa será supervisado por los Jueces y Revisores. Todos los equipos del listado deben estar en óptimas condiciones y funcionando:

CHEQUEO ARA - PARTICIPANTES			
EQUIPO COMÚN	SI	NO	N/A
Casco Piloto			
Casco Co-Piloto			
(Opcional) Protector Cervical de Cuello / PRO - UTV - ATV obligatorio			
Radio VHF Fija al vehículo			
Soporte de PTT			
Linterna			
(Opcional) Banderín con Pértiga			
(Opcional) Kit de Reparación de Neumáticos / UTV obligatorio			
Borne limpio y cubierto			
Herramientas			
SOLO VEHÍCULOS	SI	NO	N/A
Jaula / Barra			
Cinturones de Seguridad (mínimo 3 puntas)			
Cinturones de Seguridad 4 o 5 Puntas UTV / PRO			
Extintores (3 Unidades)			
Gata			
Tabla			
Válvulas de repuesto (4)			
Tira Válvulas y Saca Pepa			
Compresor o Manguera Traspaso			
Neumático de Repuesto			
Llave de Ruedas			
Eslinga + Grilletes			
SOLO UTV / SBS / BUGGIE	SI	NO	N/A
Cinturones de Seguridad 4 o 5 Puntas / UTV			
Espuma (1) / UTV			
Correa de Repuesto (1) / UTV			
Extintor (1) / UTV			
Compresor / UTV			
(Opcional) Neumático de Repuesto / UTV			
Kit de Reparación de Neumático / UTV			
Protector Cervical de Cuello / UTV			
Banderín con Pértiga / UTV			
Cuchillo (Multiherramienta) (1) / UTV			
SOLO ATV / QUAD	SI	NO	N/A
Espuma / ATV			
Equipo Protector Completo / ATV			
Protector Cervical de Cuello / ATV			
Luz sobre Casco / ATV			
NERF BAR / ATV			

18. **SE DEFINE COMO:**

18.1. Barra Antivuelco: Barra metálica en "C" transversal al vehículo, sobre las cabeceras de los asientos delantero, con un tensor diagonal hacia atrás, marcando 4 puntos de apoyo.
Las Barras Antivuelco interiores en la categoría Standard son obligatorias. A partir del campeonato del año 2015, se hace obligatorio el uso como mínimo de Barra Antivuelco para esta categoría.



18.2. Jaula Antivuelco: Barras metálicas en "C" transversal al vehículo, sobre las cabeceras de todos los pasajeros del vehículo, con un tensor diagonal hacia atrás, marcando 6 puntos de apoyo.

En la categoría Modificados y Modificados PRO, las Jaulas son obligatorias.

IMPORTANTE: Desde el reglamento 2013 NO considera bonificaciones por barras y jaulas.

Los participantes de las categorías Modificados y Modificados PRO que no tengan jaulas no podrán competir, pero podrán participar en la categoría Expedición.

NOTA: Ver definición de Jaula en "Requerimientos Mínimos de la Jaula" de este reglamento.

18.3. Cinturón de Seguridad: elemento integral y original del vehículo de amarre del pasajero y de uso obligatorio, de mínimo 3 puntas.

Se podrá instalar otro tipo de cinturón de 4 o 5 puntas empotrado al vehículo, cinturones homologados o certificados. Estos elementos de seguridad del vehículo, que deben estar instalados para cada asiento de vehículo y deben ser usados obligatoriamente por todos los ocupantes, cada vez que esté en movimiento el vehículo, el NO uso de ellos será penalizado por 1 punto menos cada vez que el competidor sea sorprendido.

Para las Categorías **UTV (todas) y Modificados PRO**, se exige para cada ocupante:

- Vehículo con Puerta, mínimo Cinturón de 4 puntas.
- Vehículo sin Puerta o Red o solo Barra, Cinturón de 5 puntas.

18.4. Cascos: elementos de protección personal de la cabeza. Su uso es obligatorio para todos los participantes, durante todo el evento, cada vez que el vehículo se encuentre en movimiento, el piloto y sus pasajeros deben tener puestos los cascos de seguridad. El NO uso de ellos será penalizado por 1 punto menos cada vez que el competidor sea sorprendido.

En nuestro país, según la norma vigente (Dec.231/ 2000 MTT), las únicas certificaciones reconocidas y aceptadas son las siguientes normas internacionales:

- **Standard N°218**, Motorcycle Helmets, establecida por el Code of Federal Regulations de Estados Unidos. Normalmente se conoce por la inscripción DOT. Es un conjunto de normas fijadas por el fabricante quien se auto certifica basado en el "honor", esto es posible en países como USA, donde hay leyes estrictas para el no cumplimiento de estas normas. DOT son los requisitos mínimos de seguridad que debe cumplir cualquier casco de motocicleta.
- **JIS T 8133**, que es la que rige en Japón. La menos conocida en nuestro país, esta norma se basa en la Ley de Normalización Industrial, que es un conjunto de normas establecidas por el gobierno japonés y regula todos los ámbitos de la normalización industrial.
- **EN/22/04** y posteriores modificaciones, de la Comunidad Europea de Naciones. Ahora reemplazada por la ECE/22.05. Es la certificación de casco de moto más utilizado internacionalmente, requerido por más de 50 países en todo el mundo. Es más estricto que el DOT y no todos los cascos certificados DOT cumplirán con las normas ECE 22.05. Lo anterior debido a diferencias en los estándares de certificación. En este caso se certifica una muestra específica del casco que se comercializará.

Cabe destacar que los cascos de fabricación nacional deben cumplir con alguna de las certificaciones antes mencionadas y acreditarlo mediante un certificado otorgado por el Sistema Nacional de Acreditación del Instituto Nacional de Normalización.

Existe una certificación que no es reconocida en nuestra ley es la SNELL, pero que es aceptada por la ARA. SNELL es una institución sin fines de lucro que cuenta con un laboratorio propio y certifica cascos bajo norma ISO 17025, Snell es una certificación voluntaria por parte de los fabricantes y es una de las más estrictas, tanto así que no certifica cascos abatibles. Es por esto que podemos encontrar cascos DOT con certificación SNELL o ECE 22.05 y SNELL.

a. TIPOS DE CASCO ACEPTADOS:

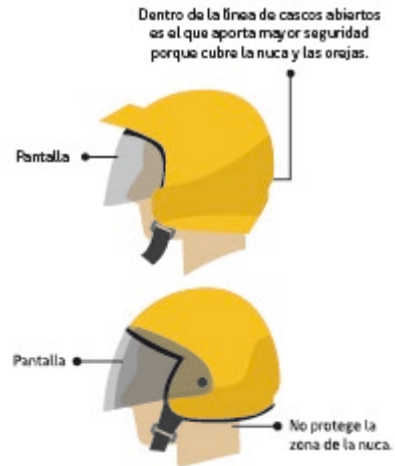
En el mercado se comercializan distintos tipos de cascos, entre estos podemos encontrar:

a.1. Cascos abiertos:

Son aquellos que no tienen protección en la parte de la mandíbula, la seguridad que prestan varía de acuerdo al modelo, entre sus variedades se pueden reconocer los siguientes tipos:

- Casco Jet:

Es el más seguro de este tipo, posee protección para la nuca y las orejas. Algunos modelos cuentan con mica (pantalla) para protección de la vista, esta puede ser abatible.

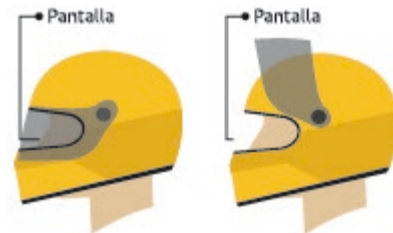


- Casco Semi Jet:

Disminuye el nivel de protección con respecto del anterior, deja descubierta la nuca. De igual forma que en el caso anterior, puede poseer mica.

a.2. Casco Integral

Este casco es considerado el más seguro, ya que una sola pieza cubre por completo la cabeza protegiéndola en su totalidad, incluso cubre la mandíbula del motorista. La mayoría de los casos cuentan con mica o pantalla protectora para la vista.



a.3. Casco Modular o Convertible

Es una alternativa al casco integral, presenta mayor comodidad que éste en la ciudad ya que a velocidades menores se puede abatir la parte frontal. Pero su seguridad se ve un poco disminuida por tener un mecanismo de pivote en la parte lateral.



b. Cascos NO aceptados ni permitidos:

- b.1. Cascos de Bicicleta.
- b.2. Cascos sin certificación.
- b.3. Cascos abollados o dañados.
- b.4. Cascos vencidos.
- b.5. Casco Prusiano o alemán:

Es la versión que menos protege, no posee mica ni protección para nuca y orejas.





La certificación de los cascos se ubica en la parte inferior trasera de la carcasa exterior del casco y en su parte interior se debería poder ver y leer la etiqueta de certificación adosada a su acolchado. Algunos cascos traen la etiqueta adosada a una de sus correas.

Como premisa se indica que **para vehículos abiertos todos los pilotos o copilotos deberán utilizar Casco Integral**. En vehículo cerrado, se podrá utilizar casco abierto que proteja cabeza y nuca. Además, no se permitirá el uso de cascos abollados, con fracturas, fisuras o que hayan sido dañados producto de un accidente.

Solo en la categoría Expedición, se permitirá el uso de cascos de Escalada o Snowboard certificado, pero se recomiendan los cascos anteriores enunciados.

Los participantes que conduzcan Motos o ATV, deberán incorporar una luz intermitente en la parte superior del casco, para poder realizar la ruta nocturna.

<https://www.conaset.cl/motociclistas/casco-motociclistas/>

18.5. Banderín: Elemento Visual, el cual se sugiere para todas las categorías, siempre el uso de un banderín de color fuerte (rojo o naranja recomendado), en una pértiga de más de 1,20 mts, montada en la estructura del vehículo.

19. DURANTE LA COMPETENCIA:

19.1. No está permitido bajar ningún elemento o estructura del vehículo durante el desarrollo del evento. Tal como se inscribió y revisó la máquina el día de inscripción, es como debe desarrollar toda la competencia. Los equipos de camping no se consideran elementos del vehículo.

19.2. Está permitido bajar al o los copilotos durante el desarrollo de las competencias. El piloto que decida bajar al o los copilotos por seguridad, deberá realizarlo a un costado de la partida, no pudiendo dejarlos dentro de la zona de trepada. Si esto ocurriere, el piloto queda descalificado de la trepada.

20. RUTAS DE ENLACE:

20.1. Las rutas de enlace serán lideradas por el Guía de Enlace (integrante de la ARA) y los participantes deberán mantenerse lo más compactos posible para llegar a las trepadas antes que el tiempo de trepada contemplado en la realización de ésta expire.

20.2. Durante las rutas de enlace, los participantes deberán cumplir con el trazado señalado por el líder de punta. Quién no siga este trazado, tomando rutas alternativas o tomando atajos, quedará descalificado de la siguiente trepada, siendo esto comunicado por los jueces de la prueba. La Ruta de Enlace puede ser modificada en cualquier momento por el Guía de Enlace o los Jueces.

20.3. Los rumbos de rutas aportados por la organización son referenciales y voluntarios, por lo tanto, son solo para saber en qué dirección se mueve la caravana. Las rutas que cada piloto asuma son de su exclusiva responsabilidad. Existe la posibilidad que el rumbo pase por zonas de peligro o impasables, así cada piloto debe buscar el paso seguro de esta zona.



21. RUTA NOCTURNA:

- 21.1.** Existe una Ruta Nocturna Puntuable con 5 puntos por realizar la ruta, los cuales serán asignados en el punto más lejano de la ruta, antes del retorno al campamento base, lugar y hora que será asignado por el guía y los jueces en ese momento. A los competidores un juez les abrirá la Hoja de Puntaje por 20 minutos, y es de exclusiva responsabilidad del piloto inscribirse con su nombre, número y categoría. Sólo los vehículos inscritos en esta planilla obtendrán este puntaje. La lista final de los competidores a los que se le asignan los puntos correspondientes será leída por el juez al momento de cerrarla y se expondrá el listado por 5 minutos, posterior a este tiempo, se entenderán como puntajes definitivos. Después de esto, se continuará la ruta de retorno al campamento base.
- 21.2.** Posterior al cierre de la lista de los puntajes, declarado por el juez, no se asignará puntaje a participantes llegados con posterioridad.
- 21.3.** En el caso de que ningún piloto de una categoría quisiese participar en la Ruta Nocturna, los jueces podrán aplicar la "Ley Anti-Sindicatos", la cual faculta a los jueces a sortear 5 puntos entre los participantes de la categoría específica. Estos puntos se le asignarán al piloto ganador del sorteo como puntaje de la Ruta Nocturna.
- 21.4.** En caso de los participantes que decidan prestar asistencia a otro participante en la ruta nocturna, éste deberá informar de la situación a los jueces directamente o vía radial, la cual será evaluada por estos e informada al participante.

22. PULSERA DEL EVENTO:

La organización entregará una pulsera identificadora del evento a cada participante. Su uso es obligatorio durante todo el evento y el participante no podrá negarse a usarla.

23. EL NÚMERO:

La organización entregará un adhesivo a cada participante con su número único, el que debe ser colocado en el parabrisas del vehículo. Los números de competidor serán asignados para todo el año y la organización se reserva la facultad de definir las características de diseño del número y la entrega el adhesivo del parabrisas. Los competidores serán responsables de poner el número en grande en sus máquinas y mantenerlos durante todo el campeonato.

24. RADIO TRANSMISOR VHF:

- 24.1.** Todo participante, debe tener obligatoriamente un equipo de transmisor radial VHF funcionando y encendido durante las trepadas y enlaces, con volumen suficiente que le permita recibir (escuchar) y transmitir, en las frecuencias asignadas por la organización, frecuencias (tres) que serán entregadas previamente a cada evento y su uso es obligatorio durante todo el raid, especialmente para recibir información e instrucciones. Todas las categorías deben poder escuchar y responder estas instrucciones, incluso cuando el vehículo está en movimiento o trepando y es responsabilidad del Piloto velar por que esto ocurra en todo momento, independiente de la categoría. Los ATV en general, deben poder realizar esta misma operación, evitando dejar guardado el equipo, sin recepción.



- 24.2. Todo participante debe llevar obligatoriamente su PTT en una fijación especial para ello, para evitar que el PTT se apriete y deje con problemas de comunicación a la caravana.
- 24.3. El no tener el equipo radiotransmisor funcionando inhabilita de participar en las trepadas a cualquier participante.
- 24.4. Todas las instrucciones serán vía radial, y no será excusa, el no escuchar las instrucciones por problemas de sonido o ruido de motor, es de responsabilidad del piloto, preparar su equipo y escuchar las instrucciones.

25. EN LAS TREPADAS CLÁSICAS Y ESPECIALES:

- 25.1. El inicio de las trepadas será indicado por el Juez Oficial o el Juez de Enlace en reunión de pilotos en la base de cada trepada. Se podrán realizar todos los intentos que crean necesarios para lograr el mejor puntaje posible a menos que la organización defina la trepada como una "de un solo intento". En el caso que el juez de enlace decida comenzar una trepada puntuable sin otros jueces, deberá contar con la autorización verbal del juez Oficial.
- 25.2. La partida y el término de la trepada serán comunicadas por el Juez informándolas por radio VHF, quien será el encargado de determinar los tiempos de salida y término de la trepada. Quienes se muevan una vez finalizado el tiempo serán descalificados automáticamente de la trepada y no obtendrán puntos en esa prueba.
- 25.3. No está permitido solicitar aumento de tiempo para las trepadas.
- 25.4. Si el piloto llega tarde a la largada de su categoría podrá entrar a competir, previa autorización del juez para su ingreso. Este competidor tendrá el tiempo que le resta a su categoría para realizar su trepada, sin aumento extra de tiempo.
- 25.5. Las categorías mencionadas en el Punto 9 de este reglamento tendrán **Tiempos Diferenciados** en cada trepada, el juez podrá aumentar o reducir el tiempo definido el cualquier trepada o de alguna categoría específica en aquellas pruebas consideradas como ESPECIAL.
- 25.6. Cada categoría deberá ubicarse en la línea de partida una vez terminada la reunión de pilotos, partiendo por la categoría que se indique por los jueces y siguiendo el orden que radialmente se enuncie.
- 25.7. La ARA podrá realizar trepadas con tiempo, con todas las categorías incluidas.
- 25.8. Ningún vehículo o persona, podrá obstaculizar la zona de partida de cada trepada. Esta deberá permanecer libre durante las trepadas, solo podrán permanecer los vehículos que se preparan para largar, según listado descrito.
- 25.9. Se define como límite inferior de cada trepada la línea comprendida entre los puntos de partida definido por los jueces. Esta línea se proyecta hacia cada costado sobre la cual estará definido el sector de competencia. No podrán circular bajo esta línea los vehículos que se encuentren compitiendo. Si esto ocurriese, el participante queda descalificado de la trepada. Este sector queda destinado solo para vehículos fuera de competencia y para los vehículos en reparación.



- 25.10.** Cada piloto es responsable de informarse adecuadamente de las reglas de cada trepada.
- 25.11.** Se definirán e informarán a los participantes presentes en reunión de pilotos previa a cada largada los siguientes límites de cada trepada: límite izquierdo, límite derecho y cumbre. Es responsabilidad de cada competidor estar en conocimiento de cada uno. Si son traspasados queda automáticamente descalificado de la trepada, sin posibilidad de reclamo posterior.
- 25.12.** Ningún vehículo o persona que no esté compitiendo podrá circular por la zona designada para la trepada. Cualquier reparación deberá realizarse fuera del área de partida (en la zona de seguridad) o una vez cumplido el tiempo de trepada.
- 25.13. TREPADAS ESPECIALES:** son aquellas trepadas que consideran situaciones especiales como conos, puertas, obstáculos o cualquier regla aumente la dificultad de la trepada. Además, se considera como trepada “**Especial de un solo intento**” aquellas que no tienen tiempo definido y donde solo se permite un intento. En este caso, es sumamente importante tener claro que la marcación de posición es cuando las ruedas del vehículo se detienen, es ahí donde se marca la posición, si el vehículo se acomoda o vuelve se vuelve a mover, quedara excluido de la trepada automáticamente. También existen trepadas “**Especiales de FRONTÓN**”, en este caso no se permiten cambios de trayectoria ni zigzag, marcando la posición cuando el vehículo deja de mover sus ruedas.

26. PUNTAJES:

- 26.1.** La competencia tendrá trepadas puntuables; el puntaje a repartir en cada trepada y para cada categoría, **depende de la cantidad de competidores** que se presentan a la partida, si en una categoría se presentan menos de 10 competidores, el puntaje repartir ya no será de 10 puntos, será por lo tanto de la cantidad de competidores que se presenten, por ejemplo, si parten 7 vehículos en una categoría y nadie hace cumbre, el vehículo en competencia que llega más arriba tendrá 7 puntos, el siguiente 6 y así hacia abajo hasta obtener 1 punto, y si alguien hace **CUMBRE** obtendrá 8 puntos.
- 26.2.** Si se presentan 11 o más competidores, se repartirán máximo 10 puntos en la trepada y así hacia abajo hasta obtener 1 punto, y si alguien hace **CUMBRE** obtendrá 11 puntos.
- 26.3.** Dependiendo de la trepada la ARA por seguridad fijara un máximo de vehículos a partir en cada trepada, con un máximo de 15, separando en una o más mangas para esa categoría.
- 26.4.** Además, en las trepadas que la ARA defina, se realizaran las **especiales MIX**, es decir, competirán con el mismo tiempo, en la misma cancha y repartiendo el mismo puntaje dos categorías, ya sea **Standard – Wrangler** o **Modificados – PRO**, es decir, se repartirán un máximo de 10 puntos en la trepada así hacia abajo hasta obtener 1 punto, y si alguien hace **CUMBRE** obtendrá 11 puntos, el resto de los competidores que queden en la trepada quedara con 1 punto, sin diferenciar entre ambas categorías para fijar los puntajes.
- 26.5. EMPATE:** En caso de empate los participantes igualados recibirán el mismo puntaje y el siguiente piloto que se encuentre más abajo, recibirá un punto menos que el puntaje del empate. Ejemplo: Si empatan dos en el tercer lugar, ellos ganarán 8 puntos cada uno y el cuarto tendrá 7 puntos.
- 26.6.** Para obtener el mínimo de puntaje de 1 punto, el piloto deberá avanzar con su vehículo por sus propios medios al menos **20 metros** desde de la línea de partida indicada por los jueces.



- 26.7.** Todos aquellos competidores que hagan cumbre en una trepada tendrán un punto adicional a la cantidad de vehículos en competencia, con un máximo de $10 + 1 = 11$ puntos.
- 26.8.** Los Jueces podrán ofrecer o no **“MÁSTER”** en cualquier trepada puntuable que ellos estimen conveniente y cada competidor podrá optar a usar su máster o no. Cada competidor tendrá la posibilidad de jugar sólo un MÁSTER durante cada fecha. El MÁSTER corresponde a la posibilidad – para aquellos competidores que lograron la cumbre – de repetir en un (1) intento una trepada después del tiempo de competencia. Esta opción pueden tomarla todos, algunos o ninguno de los competidores y equivale a 2 (dos) más que los obtenidos durante el tiempo reglamentario, en caso de lograr hacer la cumbre en un solo intento. Por el contrario, si no se logra la cumbre, marcará su posición en relación con los demás participantes que se encuentren en la trepada y obtendrá los puntos que correspondan a la posición conseguida.
- 26.9.** En caso de empate en los puntajes al final de cada fecha, el desempate puede ser por eliminación simple o por horario, los jueces podrán optar por definir de acuerdo con quien obtuviera más puntos en la última trepada.
- 26.10.** En caso de empate en alguna categoría, la definición final se realizará con una trepada adicional de un intento. Este desempate le entregara al piloto ganador 1 punto adicional a su puntaje, esto es válido para desempates en una de las fechas o del campeonato.
- 26.11.** Los vehículos que empaten para poder realizar la eliminación simple en la última trepada, deben estar presentes y el vehículo en condiciones para el desempate. En caso de que alguno de los vehículos de los competidores empatados no estuviese en condiciones de competir por el desempate, perderá la opción de obtener el triunfo en esa fecha.

27. CAMPEONATO:

- 27.1.** El Campeonato consta de tres (3) fechas: **Raid Atacama – Summer Games, Raid Atacama – 48 HRS y Raid Atacama – 60 HRS.**
- 27.2.** Quienes sumen los mayores puntajes obtendrán el primer, segundo y tercer lugar respectivamente en cada competencia.
- 27.3.** Es obligatorio para los pilotos estar presente en la premiación de cada fecha. Si no se encuentra presente en la ceremonia se le restarán automáticamente 2 puntos del su puntaje final logrado en esa fecha.
- 27.4.** En el campeonato se definen los puntajes acumulado o puntaje de campeonato de la siguiente forma:
- | | |
|---|-------------------------------------|
| 27.4.1. Raid Atacama – Summer Games: | 6 trepadas aprox. y 1 ruta nocturna |
| 27.4.2. Raid Atacama – 48 HRS: | 6 trepadas aprox. y 1 ruta nocturna |
| 27.4.3. Raid Atacama – 60 HRS: | 6 trepadas aprox. y 1 ruta nocturna |

La cantidad de fechas y de trepadas, puede variar según lo estime la organización.



28. RESULTADO FINAL:

El puntaje anual se obtiene de la suma de los puntajes obtenidos en los Raid Atacama, Summer Games, 48 HRS y 60 HRS. El mayor puntaje determina al Campeón del RAID ATACAMA – DESERT TROPHY correspondiente a ese año, en cada categoría.

29. EN CASO DE QUEJA:

29.1. Los tres jueces generales de la competencia deberán resolver la controversia y no habrá apelación. En caso de empate final en alguna fecha se resolverá por eliminación simple (una trepada de un solo intento).

29.2. Después de cada trepada o en la Ruta Nocturna, el juez oficial expondrá por 5 minutos los puntajes de cada categoría, pudiendo cada competidor realizar una queja o solicitar una revisión de estos. Cualquier controversia será resuelta inmediatamente y sin apelación. Posterior a este tiempo se entenderán como definitivos los puntos y posiciones.

30. EN CASO DE EMERGENCIA:

30.1. En caso de emergencia, la ARA o los jueces indicarán y coordinarán las instrucciones para el apoyo y manejo de esta, para lo cual todos los participantes, deberán estar disponibles para apoyar y ayudar, y no entorpecer las labores de ayuda que se estén realizando.

30.2. Como primera indicación, se deberá siempre despejar la frecuencia para la organización y detener la caravana, solo en caso de ser solicitado por alguien de la ARA, se podrá intervenir en estas situaciones.

30.3. La entrega de la información solicitada por la ARA debe ser clara, precisa y concisa. No se permite la intervención de otros mientras se realiza la coordinación, si así ocurriere, la organización se reserva el derecho de penalizar a él o los participantes.

30.4. Los únicos facultados para informar de la situación, serán los integrantes de la ARA o alguien autorizado por la asociación, para estos efectos.

30.5. En caso de accidente, será obligatorio que los participantes involucrados deban ser trasladado a un centro asistencial, para su revisión y control. Para poder retornar a Campamento, deben ser autorizados por el médico tratante e informando con un certificado médico esta autorización. La no realización o cumplimiento de esta norma de la ARA, queda bajo estricta responsabilidad de los mismos participantes y exime totalmente de responsabilidades a la ARA.

31. CATEGORÍA EXPEDICIÓN:

A partir de febrero del 2013 se crea la nueva categoría denominada EXPEDICIÓN. Esta categoría tiene los mismos derechos y obligaciones que todas las demás categorías, con la única y gran diferencia que NO FORMA PARTE DE LA COMPETENCIA DE TREPADAS.



- 31.1.** La categoría EXPEDICIÓN fue creada para aquellos participantes que deseen vivir la aventura extrema del RAID ATACAMA, en los Mares de Dunas de Atacama junto a los competidores del DESERT TROPHY, compartiendo sus rutas y momentos de camaradería. No podrán participar de las trepadas puntuables, **pero deberán cumplir con todo el equipamiento de seguridad necesario y exigido en este reglamento.**
- 31.2.** Los participantes de la categoría expedición solo podrán usar las trepadas puntuables cuando los jueces den por terminada la competencia en dicha trepada y autoricen su uso.
- 31.3.** El uso de la zona de trepada por parte de cualquier competidor antes del tiempo asignado de trepada se considerará una falta y recibirá una advertencia, en caso de una segunda intervención en esta u alguna otra trepada, se considerará una falta grave y será expulsado del evento.
- 31.4.** Los participantes (pilotos, copilotos y pasajeros) de la categoría Expedición, también tienen absolutamente prohibido el consumo de alcohol durante las rutas de enlace y trepadas.
- 31.5.** Todos los ocupantes de la categoría EXPEDICIÓN deben usar casco durante todo momento si el vehículo se encuentra en movimiento.
- 31.6.** Los jueces podrán asignar a la categoría expedición un guía de punta especial para rutas de enlace, pero estará permitido que participantes de esta categoría puedan optar por rutas PRO si el participante así lo decide.
- 31.7.** Los participantes que conduzcan Motos o ATV o QUAD, deberán incorporar una luz intermitente en la parte superior del casco, para poder realizar la ruta nocturna.
- 31.8.** IMPORTANTE: Ninguna categoría, incluyendo la EXPEDICIÓN, cuentan con apoyo mecánico, retiro de vehículos o apoyo de Guías.
- 31.9.** En el caso de que un participante de la categoría expedición desee incorporarse al campeonato DESERT TROPHY, deberá cancelar 2 de las 3 fechas anuales, es decir: deberá cancelar la inscripción del piloto del Raid Atacama más la inscripción de piloto de cualquiera de las otras fechas puntuables RAID ATACAMA (SUMMER GAMES / 48 HRS / 60 HRS) al momento de pagar su inscripción a cualquiera de las fechas del Raid Atacama. Esta regla no aplica para competidores antiguos del Desert Trophy.

32. PUNTOS VARIOS:

- 32.1.** Los vehículos de apoyo de cada participante deberán quedar definidos en la inscripción, podrán transportar todo implemento que el competidor necesite (menos los obligatorios) y prestarle toda la asistencia que éste requiera. No podrán competir en las trepadas hasta que expiren los tiempos reglamentarios. Podrán seguir las rutas reglamentarias completas o tomar alternativas. En ruta serán considerados competidores, por lo tanto, tienen los mismos derechos. Durante las competencias, estos deberán permanecer atrás del límite inferior de la trepada, lugar definido para prestar apoyo al competidor.
- 32.2.** La ARA podrá suspender el evento sin previo aviso y sin indemnización para los participantes, en casos justificados o de fuerza mayor. La ARA comunicará vía email u otro medio electrónico, esta suspensión a los pilotos a través de la dirección de correo electrónico o teléfono celular entregados en la ficha de inscripción.



- 32.3.** Por motivos de seguridad, ningún vehículo podrá recibir asistencia mecánica en la zona de trepada durante el desarrollo de ésta. Esto sólo se permitirá cuando esta ayuda se realice en la zona de asistencia asignada por los jueces. Si el vehículo queda imposibilitado de llegar al punto designado por sus propios medios, deberá esperar hasta que expire el tiempo de la trepada. En el caso de que se presente un problema que comprometa la seguridad del vehículo y/o de sus pasajeros, el Juez Principal podrá autorizar la intervención de terceros dentro de la zona de la trepada.
- 32.4.** Los vehículos de apoyo que interfieran en el desarrollo de las trepadas y/o perjudiquen a un competidor durante el desarrollo de éstas, serán penalizados con la descalificación de la trepada de todos los pilotos a quienes dicho vehículo sirve de apoyo.
- 32.5.** Aquellas máquinas que inscriban **piloto y copiloto**, los copilotos podrán manejar el vehículo inscritos, **SOLO EN LAS RUTAS DE ENLACE**, alternando sus funciones si lo estiman conveniente. **EN LAS TREPADAS, SOLO EL PILOTO INSCRITO EN LA CATEGORÍA CORRESPONDIENTE, PUEDE PILOTAR EL VEHÍCULO.**
- 32.6.** Cada participante deberá tener su asiento, con sus elementos de seguridad individual que exige el presente reglamento y no podrá compartirlo o llevar sobre él a una persona, animal o bulto, que le impida movilidad dentro del habitáculo o aumente el peligro frente a un accidente, el no cumplimiento de esta norma de la ARA por parte de él o los participantes exime de responsabilidad a la misma.
- 32.7.** Es responsabilidad y obligación del “piloto” informar sus datos y los datos solicitados de cada pasajero del vehículo en la Ficha de Inscripción, y de contar con todas las medidas de **seguridad necesarias** para sí mismo como la de mis pasajeros o copilotos.
- 32.8.** El horario de inicio y termino de la competencia serán definidos por los jueces.
- 32.9.** Se prohíbe el uso de Drones o Vehículos radio controlados, sin autorización de la ARA, para evitar interferencias con equipos usados por la organización.
- 32.10.** Esta es una competencia a “**capó abierto**” en las categorías **STD, WRG, MOD, UTV y ATV**. Por lo tanto, los jueces podrán revisar cualquier vehículo durante el desarrollo del evento, ya sea por queja o por revisión de cumplimiento de las normas de este reglamento. El competidor está obligado a dar las facilidades del caso, de lo contrario podrá ser eliminado de la competencia.
- 32.11.** **El Campamento, la ARA lo denomina ZONA TRANQUILA**, dentro de la cual todos los participantes, deben mantener la orden y la tranquilidad. Queda terminantemente prohibido mover y realizar pruebas de vehículos, piques, carreras.
- 32.12.** La ZONA DE COMEDOR, es la zona de reunión del evento.
- 32.13.** Se permite arreglar vehículos en la zona del comedor y en la designada por la ARA como TALLER, pero **NO HACER LAS PRUEBAS**.
- 32.14.** En los campamentos individuales, se permite el uso de generadores, hasta las 00:00 Hrs.
- 32.15.** La ARA se reserva el derecho de descalificar o expulsar a aquel competidor o participante que no acate el Reglamento o perturbe la realización del evento.



- 32.16.** La ARA, en caso de que uno o más participantes no cumplan el presente reglamento o atenten contra la buena convivencia entre los participantes y/o con la organización, quedará facultada para suspender por uno o más eventos al participante.
- 32.17.** Quienes sean sorprendidos haciendo trampa quedarán automáticamente eliminados de la competencia y no podrán volver a participar.
- 32.18.** Las decisiones que tome la ARA en lo relativo al presente Reglamento serán en asamblea y se les comunicarán a los participantes por correo electrónico, por la web oficial del Raid Atacama (www.raidatacama.com) u otro medio electrónico y será enviado por el presidente de la asociación, informando la decisión tomada por la asamblea.
- 32.19.** El Objetivo principal del Raid Atacama es disfrutar de una buena ruta y una competencia justa y leal entre todos los competidores, disfrutando de la amistad, el compañerismo, el respeto y el enfrentarse en nuestras maquinas, a uno de los territorios más extremos de nuestro país, el Desierto de Atacama.

ASOCIACIÓN DE RAIDISTAS DE ATACAMA