







A Luis J.A Wee Presentation

REGLAMENTO GENERAL RFC'COLOMBIA. 2024.



A Luis J.A Wee Presentation

-  3043827603
-  RFC Colombia
-  @rainforestchallengecolombia
-  rainforestchallengecolombia@gmail.com



Contenido

Información general	3
1.- Formato del evento y Organismo regulador.	4
2.- Clase de vehículo y verificaciones técnicas.	7
2.1.- Clases	7
2.2.- Equipo Obligatorio	8
2.2.1.- Equipo Obligatorio - Vehículo	8
2.2.2.- Equipo Obligatorio - De Recuperación	8
2.2.3.- Equipo Obligatorio - Seguridad	8/9
2.2.4.- Equipo Obligatorio - Operacional	10
2.3. - Especificaciones del Vehículo	10
2.3.1.- Carrocería y Chasis	10
2.3.2.- Cinturones de Seguridad	12
2.3.3.- Jaula antivuelco.	13
2.3.4.- Combustible/Sistema de aire/Motores/Ruedas y neumáticos/ Sistema eléctrico/Cabrestante (Winch).	14
3.- Tiempos.	16
4.- Medio ambiente.	16
5.- Publicidad.	17
6.- REGLAMENTO PARA ETAPAS ESPECIALES (SS)	18
7.- Operación de rescate.	21
8.- Sesiones informativas.	21
9.- Puntuación.	21
10.- Reclamación.	22
11.- Deportividad.	23
12.- Gestión de crisis de medios.	23
13.- Derechos de la organización.	24
14.- Indemnización.	25
15.- Sumistros/Asistencia.	26



Cualquier aclaración o información requerida con respecto a las normas y reglamentos establecidos en el evento se puede obtener de:

- **Luis J.A.We**

Fundador de **Rainforest Challenge (RFC) y RFC Global Series.**

Autoridad reguladora del RFC y RFC Global Series.

Dirección: RFC International Sdn Bhd (708363-H) No 21-2, 2.º piso, Jalan 3/76 Desa Pandan
55100 Kuala Lumpur Malasia

- **Club Trocha&Gorgojo 4x4 Colombia.**

Representante del **Rainforest Challenge Colombia (RFC Colombia) y Global Series Colombia.**

Autoridad Reguladora del RFC Colombia.

@rainforestchallengecolombia

rainforestchallengecolombia@gmail.com

Dirección: Calle 1a sur #72b-23. Americas Occidental. Bogotá - Colombia.

Contacto: +573043827603.



Información general

1.- FORMATO DEL EVENTO Y ORGANISMO REGULADOR.

1.1. El Rainforest Challenge Colombia es un evento diseñado para reunir a entusiastas de la tracción en las cuatro ruedas (4x4) de Colombia y Latino América, con el objetivo de llevar a cabo con éxito un evento extremo de aventura, competencia y expedición durante cinco (5) días en Colombia. Se incluyen etapas especiales para poner a prueba a los pilotos y sus equipos hasta sus límites, en condiciones todoterreno extremas.

El RFC es la competencia de 4x4 extremo más dura del mundo y está en el ranking #3 de las 10 carreras a motor más duras del mundo.

Las etapas del evento se establecen a continuación:

A.- **Prólogo**, presentación de equipos y pruebas de fácil acceso para el público. "Acceso a espectadores". Opening.

B.- **Predator Stages**, Campamento en la SELVA.

C.- **Terminator Stages**, Etapas especiales a CAMPO TRAVIESA.

D.- **Twilight Zone**, es una etapa especial de "EXPEDICIÓN Y SUPERVIVENCIA", una noche sin equipo de abasto y sin público (300 puntos).

1.2. Este evento está abierto a todos los vehículos con tracción a las 4 ruedas, siempre que el vehículo haya sido vendido actualmente o anteriormente al público en general por el fabricante.

El evento también está abierto a motos todoterreno, UTV, ATV y otros vehículos todoterreno.

Para aspectos de competición, siempre que haya suficientes números para formar esa clase en particular. De lo contrario, se les permite participar únicamente como aventureros de gira.

No se permiten vehículos agrícolas.

1.3. Se rige por **RFC Global Series** y ocupa el puesto número 3 en las 5 carreras de motor más duras del mundo por:

<http://jalopnik.com/5974508/the-ten-toughest-motor-races-in-the-world>



1.3.1. - Los equipos conducirán su vehículo de competencia durante todo el evento; desde la aprobación de la verificación técnica hasta la última SS (Special Stage); es decir, los vehículos no podrán ser transportados en remolques o similares.

Únicamente para tramos puntuales, previo aviso de La Organización se permitirá el uso de remolques o similares.

1.3.2.- Una excepción será válida únicamente con previa autorización del Director de Carrera.

1.3.3. - Se incurrirá en una penalización de 50 puntos si no se respeta la disposición.

1.3.4. - Los equipos deben presentar su vehículo listo para aprobar las verificaciones técnicas el día asignado por La Organización, a la hora asignada a cada vehículo. En caso de no aprobar las verificaciones técnicas, los vehículos podrán salir y regresar máximo hasta las 18:00 horas para poder volver a ser revisados; si la aprobación técnica final se da posterior a las 18:30 horas el vehículo tendrá una penalización de 20 puntos.

1.3.5. - Una excepción será válida únicamente con previa autorización del director de carrera.

1.4. Las etapas especiales (SS)

Los resultados de las SS determinarán los campeones generales, los primeros y segundos finalistas de cada clase. La puntuación será una combinación del tiempo transcurrido, menos las penalizaciones incurridas por los Equipos, como se especifica en las Reglas de la Competición.

1.4.2. - **SS** será variado, con mayor énfasis en la seguridad. Las secciones de competición estarán diseñadas para poner a prueba, ante todo, la conducción en 4 ruedas y las habilidades de recuperación. También se incluirán SS especiales para pruebas por equipos compuestas por dos o más vehículos cuando lo decida el Comité de Competición. Se otorgará un trofeo del evento por equipos, por separado, al grupo con los puntos más altos después de completar todos los SS por equipos.

1.4.2. - Las etapas especiales serán cronometradas para cada uno de los equipos. La puntuación se asignará de acuerdo a los tiempos: a menor tiempo - mayor puntaje y a mayor tiempo - menor puntaje. A este listado obtenido de tiempos de cada uno se asignan los puntajes de la tabla y se restan las penalizaciones incurridas.

1.4.3. - El tiempo y penalizaciones serán escritos en una hoja de tiempos. El piloto o copiloto debe firmar la hoja de tiempos, en caso de no firmar tendrá un DNS y se hará firmar a 2 personas como testigos.



1.4.4. - Las SS pueden ser modificadas a discreción de La Organización.

1.4.5. - La Organización tiene la facultad de incluir o eliminar las **SS** que considere conveniente.

1.5. Los premios del RFC Colombia

1.5.1.- El Ganador del **RFC COLOMBIA** será el equipo que obtenga mayor puntaje en la General, indistintamente de la clase a las que pertenece. El resto de ubicaciones se las adjudicará con el mismo criterio. Adicionalmente de manera secundaria se entregarán reconocimientos a los mejores puntuados de cada clase.

1.5.2.- El "**PREMIO ESÍRITU DE EQUIPO**" será juzgado por el comité de competencia y se otorga al equipo que demuestre su motivación excepcional, habilidades de liderazgo y la capacidad de actuar sobre ideas para ayudar a otros, durante la competencia.

1.5.3.- El "**PREMIO JUNGLEMAN**", es un prestigioso premio individual del **Rainforest Challenge Colombia**. Este premio se otorga a cualquier participante que demuestre una combinación sobresaliente de trabajo en equipo, supervivencia, manejo mecánico, manejo en 4 ruedas o recuperación y habilidades al aire libre durante todos los aspectos de la Aventura.

1.5.4.- El "**PREMIO MEDIO AMBIENTE**" se otorga a cualquier participante o grupo de participantes que muestren el mayor cuidado y atención a la preservación del medio ambiente, para promover el movimiento del 4x4 y todoterreno como usuario responsable de terrenos públicos y/o privados y de la naturaleza.

1.5.5. - El "**PREMIO DETERMINACIÓN**" se otorga a cualquier juez del evento que a decisión mayoritaria de los pilotos y copilotos se considere el juez que haya tenido el Mejor desempeño, actitud, colaboración y determinación clara durante la Carrera.

1.5.6.- Otros reconocimientos que se entregaran son el **4x4 MÁS EXCLUSIVO, EQUIPO FEMENINO, CHARLIE CHANDRAN CAMARADERIE Y PREMIOS ESPECIALES**.

1.6.- La Autoridad para dirigir el evento será el Director del Evento **RFC Colombia** y el Comité de competición en cabeza de la Dirección de carrera.



2.- CLASE DE VEHICULO Y VERIFICACIONES TECNICAS.

2.1.- Clases

2.1.1.- Para todas las clases, la tripulación está compuesta por Piloto y Copiloto.

2.1.2.- Habrá seis (6) clases y estas se dividirán en 3 categorías(R1, R2, R3 según anexo categorías). Y una (1) clasificación general como se muestra a continuación:

- Diésel inferior a 3050 cc
- Diésel superior a 3051 cc
- Gasolina inferior a 2050 cc
- gasolina superior a 2051cc
- Equipo femenino
- UTV

Nota: El organizador se reserva el derecho de fusionar categorías cuando haya menos de 3 Equipos inscritos. Se dará aviso previo. Todas las categorías se clasificarán para la Clasificación General (exceptuando UTV, estructura tubular). Se acumularán puntos en todas las SS para la Clasificación General independientemente de las categorías.

2.1.3. - Se requiere que los vehículos y todo el equipo estén disponibles para las verificaciones técnicas en el momento y lugar designados.

Un representante del equipo debe estar presente durante estos controles.

2.1.4. - El vehículo debe presentarse listo para arrancar incluyendo todo el equipamiento obligatorio, licencia de conducir, documentos de seguro y documento de registro al evento.

2.1.5. - El énfasis del Organizador está en los aspectos de seguridad del vehículo y su condición para completar exitosamente el evento. Es responsabilidad del competidor que el equipo obligatorio esté en buen estado de funcionamiento y que sea autosuficiente para completar la prueba.

El escrutinio volverá a tener lugar antes de **Twilight Zone**. Cualquier vehículo o equipo que se considere que no está en buenas condiciones quedará excluido de ingresar a **Twilight Zone**.

2.2. - Equipo Obligatorio.

2.2.1 - Equipo Obligatorio - Vehículo

A. - Se requiere mínimo un punto de recuperación de 3 toneladas (clasificado) en la parte delantera y mínimo otro en la parte posterior del vehículo, montados de forma segura, soldados al chasis o con un mínimo de dos pernos de 12 mm o cuatro pernos de 10 mm, grado 8. Los puntos de recuperación deben estar pintados de color rojo o amarillo.

Se pueden montar puntos de recuperación en el Bumper, si es suficientemente y/o resistente para soportar una carga de mínimo 3 toneladas.

B. - Parabrisas completo con su respectivo marco, correctamente sujetado, homologado para el vehículo en posición vertical, de tal manera que proteja a los ocupantes, el parabrisas no puede tener agujeros de ninguna forma cortados o ubicados en cualquier parte de la pantalla panorámica. Todos los vidrios que tenga el vehículo deben tener instalado película de seguridad transparente.

C. - Los vehículos deben estar equipados con un tubo de entrada de aire (Snorkel).

D. - Bandera de su respectivo país y club al que representa de mínimo 90 cm x 120 cm.

2.2.2.- Equipo Obligatorio - De Recuperación

2.2.2.1.- 1 ancla. Anclaje a tierra.

2.2.2.2.- 1 eslinga abraza árbol de 8000 KG. Protector de tronco.

2.2.2.3.- 1 eslinga de extensión de winches. Correa de extensión cabrestante.

2.2.2.4.- 1 polea.

2.2.2.5.- 4 grilletes de 3.25 Ton. (+).

2.2.2.6.- 1 par de puentes de máximo 1,40 m de largo por 40m de ancho.

2.2.3. - Equipo Obligatorio - Seguridad

2.2.3.1.- Casco homologado para vehículos con motor (ECE 2205, DOT y NTC 4533.) para piloto y copiloto. No se permitirán cascos cortados.

2.2.3.2.- Dos (2) pares de guantes de preferencia de cuero o tela para piloto y copiloto.

2.2.3.3.- Los vehículos deberán llevar un extintor de incendios vigente de mínimo 1,8 kg o dos de 0,9 kg, montado de forma segura, al alcance del piloto y copiloto.

2.2.3.4. - Kit de primeros auxilios / Botiquín **Tipo B:**

Los botiquines tipo B, como lo estipula la resolución 0705 en su artículo 3 son utilizados en superficies de 2.000 a 15.000 metros cuadrados. El botiquín tipo B portátil debe ser ubicado en maletín de lona con lo siguiente:

- Gasa no estéril.
- Gasa estéril.
- Compresas no estériles (toallas higiénicas).
- Esparadrapo de tela: 2 rollos de 4" x5 Yd.
- Bajalenguas en madera.
- Guantes de látex.
- Venda elástica: 2 unidades de 2" 3" y 5".
- Venda de algodón laminado.
- Yodopovidona.
- Solución salina: 1 bolsa x 250 O 500 ml.
- Termómetro mercurio en vidrio: 1 unidad.
- Tijera para trauma: 1 unidad.
- Linterna: 1 unidad.
- Pilas de repuesto.
- Acetaminofén.
- Hidróxido de aluminio.
- Aspirina.
- Crema antihistamínica.
- Sachets rehidratantes.
- Crema o spray anti hongos.
- Pastillas antidiarreicas.
- Repelente.
- Agua Mineral.
- Gel para quemaduras solares.
- Spray o crema para aliviar dolores musculares y articulares.

2.2.4.- Equipo Obligatorio - Operacional

- 2.2.4.1. - 1 pala/azadón con mango fijo.
- 2.2.4.2. -1 kit de herramientas completo para efectuar reparaciones durante la duración del evento.
- 2.2.4.3. - 1 gato/Hilift con soporte de ruedas.
- 2.2.4.4. - Tablas para gofres/Escaleras de arena/Tabla de recuperación.
- 2.2.4.5. - Repuestos, llave de ruedas, correas de ventilador, mangueras de radiador, aceite, cojines de ruedas y filtros... ETC.
- 2.2.4.6. - Chaleco/Damper (elemento de arrastre) amortiguador de cable para uso de winch, mínimo 1 Kg de peso seco y 500x900 mm/22" medidas en diagonal (doblado)
- 2.2.4.7. - Equipo de campamento, camilla, comida, agua, equipo de cocina y lona/carpa.
- 2.2.4.8. - Cable/Cuerda sintética del cabrestante de repuesto, motor del cabrestante y solenoides del cabrestante
- 2.2.4.9. - Se recomienda que los vehículos de competición estén equipados con un radio UHF FRS (477 MHz).
- 2.2.4.10. - 10 bolsas de basura.

2.3.- Especificaciones del Vehículo

2.3.1.- Carrocería y Chasis

- 2.3.1.1.- El vehículo de competencia debe tener chasis y carrocería de modelos de serie.
- 2.3.1.2.- Todos los vehículos deben tener una pared/muro cortafuegos entre el habitáculo y el compartimiento del motor. Basta con el cortafuegos original de la carrocería.

2.3.1.3.- Todo elemento que se traslade desde el compartimiento del motor o se adicione a otras partes del vehículo, como radiador o baterías, deben estar fuera del habitáculo de los competidores y/o aislados por tapas aseguradas con pernos. Se debe instalar una pared de acero, policarbonato o metacrilato en toda la abertura y sellado desde la cabina.

2.3.1.4.- Los vehículos deben tener un capot que cubra el motor y las poleas giratorias.

2.3.1.5.- El chasis y carrocería pueden reforzarse y ser modificados para permitir la instalación de componentes no estándar (Motor) y sistemas de suspensión. El voladizo delantero y trasero se pueden modificar.

2.3.1.6.- Todos los vehículos deben tener puertas. Las puertas modificadas deben estar por lo menos 150 mm por encima del asiento de la butaca y se debe instalar una ventana/tol de seguridad de la puerta, para cubrir toda la abertura del marco de la ventana de la puerta.

2.3.1.7.- Todo vehículo debe separar la cabina de piloto y copiloto del área de carga mediante una “barrera de carga” metálica instalada inmediatamente detrás de los asientos del piloto y copiloto. La barrera de carga debe ser de acero, aluminio o aleación, en una sola pieza.

- La barrera debe cubrir en su totalidad su espacio entre habitáculo y espacio de carga, debe ser una placa con apertura máxima de 500mmx500mm o su equivalente y debe estar cubierta por una malla con apertura máxima de 50mmx50mm, debe estar asegurada en al menos 4 puntos (dos por lado) mediante pernos, o debe estar soldada completamente en mínimo 3 lados de su contorno. Si esta es de aluminio o aleaciones, su espesor mínimo debe ser de 2 mm. Si esta es de acero, su espesor mínimo debe ser de 1mm.

2.3.1.8.- Los equipos transportados en el vehículo deberán estar bien sujetos, con elementos metálicos o correas tipo faja (Tie down). No se permiten correas de caucho, pulpos o materiales similares mientras el vehículo este en movimiento.

2.3.1.9.- Cada vehículo de competencia debe ser identificado como un modelo declarado y las siguientes secciones originales o partes del modelo declarado serán consideradas como criterios de calificación:

- Persiana/Parrilla frontal con conjunto de luces.
- Compartimiento del motor y capó.
- Cabina de conductor y pasajero con pilar A, pilar B, parantes/barrera de carga, puertas, techo, piso y parabrisas.
- Todos los vehículos deben contar con techo rígido, si es en lamina de acero debe ser de 1mm/calibre18, si es en aluminio o aleación debe ser de 2mm, y si es en materiales compuestos (fibra de vidrio) debe ser de 5mm.
- Cuando este sentado en la cabina, ninguna parte del motor, la campana, la caja de cambios, la caja de transferencia, los ejes de transmisión, los ejes de la hélice, el cabrestante o los cables del cabrestante serán visibles
- Luces traseras o posteriores.

2.3.2.- Cinturones de Seguridad

2.3.2.1.- Se deben instalar arneses completos para todos los ocupantes, siendo el mínimo un arnés de cinturón de seguridad de cuatro (4) puntos, y deben cumplir con las normas europeas, americanas, australianas o FIA reconocidas. El arnés completo no debe estar desgastado, roto o dañado de ninguna manera.

Ejemplos de arnés a como se muestra a continuación:



2.3.2.2.- La parte de regazo del arnés debe fijarse al suelo detrás de la línea del respaldo del asiento. El arnés de hombros debe fijarse a no menos de 100mm por debajo de la parte superior del respaldo del asiento. Los pernos de montaje deben tener un diámetro de mínimo 10 mm de alta resistencia a la tracción o grado 8. Se deben instalar placas de mínimo 4mm de espesor de respaldo debajo del piso para los pernos del cinturón de seguridad.

2.3.3.- Jaula antivuelco

2.3.3.1.- Los vehículos estarán equipados con una jaula antivuelco interna de 6 puntos comenzando en el pilar "A" (Parabrisas).

Los tubos utilizados en la fabricación de la jaula antivuelco deben tener un mínimo de:

- A)** Tubo acero de 40 mm de diámetro exterior con un espesor de pared de 2,5 mm.(diametros minimos).
- B)** Tubo de aleación de aluminio de 50 mm de diámetro exterior con un espesor de pared de 5 mm. (diametros minimos).
- C)** La jaula antivuelco interna se montará en el piso de la cabina en seis lugares mediante placas cuadradas de 100 mm de 5 mm de espesor, ya sea soldadas o atornilladas al piso con al menos 2 pernos de alta resistencia a la tracción de 10 mm por placa de montaje. Se deben utilizar placas de respaldo del mismo tamaño y espesor en la parte inferior del panel del piso.
- D)** La jaula antivuelco externa se montará en el chasis soldado o atornillado con tornillos de alta resistencia a la tracción de grado 8, con 6 puntos de anclaje y sus diagonales superior, inferior y posterior .
- E)** La estructura de la jaula antivuelco no debe obstruir el acceso al asiento delantero ni invadir el área ocupada por el conductor y el copiloto.
- F)** La sección superior de la jaula antivuelco interna debe estar completamente protegida con espuma de alta densidad o equivalente, de al menos 15 mm de espesor. Para este fin se puede utilizar aislamiento de tubería cilíndrica hueca.
- G)** La jaula antivuelco debe construirse según prácticas de ingeniería aceptables. Todas las uniones deben soldarse a tope con penetración total.



2.3.4.- Combustible / Sistema de aire / Motores / Ruedas y neumáticos / Sistema eléctrico / Cabrestante (Winch).

Los vehículos de apoyo deben llevar un almacenamiento de combustible suplementario, ya sea en bidones o en tanques de combustible adicionales montados en el vehículo de apoyo. No se permite almacenar bidones ni contenedores de almacenamiento de combustible en el techo del vehículo. Todo el almacenamiento de combustible debe ser de metal o de un recipiente de plástico aprobado para el transporte de combustible. El inspector jefe se reserva el derecho de rechazar cualquier tanque de combustible o contenedor de almacenamiento de combustible que se considere inseguro.

A) COMBUSTIBLE: Se puede usar combustible de tipo comercial certificado, Gasolina, Diesel (ACPM) que están disponibles en gasolineras habituales para su uso.

- No se permiten combustibles artesanales, ni gases fluorados, nitrosos o de alto rendimiento.

B) RUEDAS Y NEUMATICOS:

- Las combinaciones de llantas y rines están restringidas a un diámetro máximo de 40".
- No se permiten neumáticos agrícolas de ningún tipo.
- No se permiten cadenas de ruedas de ningún tipo durante la competición.
- Los neumáticos deben tener un dibujo de banda de rodadura tipo barro y también estar clasificados para uso en carretera.
- Los neumáticos deben tener al menos un 60% de profundidad en la banda de rodadura al inicio del evento.
- Las combinaciones de ruedas y neumáticos pueden sobresalir más allá de la carrocería del vehículo, pero deben estar cubiertas por material ensanchado, que se extienda a todo lo largo del paso de rueda.
- Se debe llevar una rueda de repuesto en todo momento y montarla de forma segura en el vehículo o dentro de él.
- Los competidores deben completar la prueba y todas las SS, utilizando los neumáticos originales, tal como estaban instalados en el vehículo en el momento de las verificaciones técnicas. El neumático/neumáticos de repuesto debe contar con la aprobación del director del evento o del director de competición.

C) SISTEMA ELECTRICO:

- Se debe instalar un interruptor mecánico de aislamiento de batería, en la batería o baterías que suministran energía al sistema eléctrico de los vehículos de la competencia. Debe colocarse al alcance del conductor y del copiloto mientras están asegurados en el vehículo. (El circuito del cabrestante está exento).
- No se permiten fuentes de energía externas durante la prueba, (se reiniciarán los vehículos para recuperación y salida de pista).
- Se instalará un sistema de batería dual (en los vehículos con cabrestante eléctrico o una batería con capacidad energética de las dos).
- El vehículo deberá tener luces de trabajo, indicadores, limpiaparabrisas y bocina.

D) CABRESTANTE (Winch):

- El vehículo deberá estar equipado con un (winch) o cabrestante de recuperación de un mínimo de 8000 lb. Se recomienda un cabrestante trasero.
- Los cabrestantes (Winch) estarán equipados con un freno operativo.
- Los cables del cabrestante o winch serán de acero de alta resistencia compatible con la clasificación del cabrestante. No se permiten cables de acero dulce con centro de cáñamo.
- La cuerda sintética debe ser compatible con la clasificación del cabrestante o winch.
- El cable del cabrestante o la cuerda sintética deben estar en condiciones de servicio y completamente enrollados al inicio de cada SS.
- los ganchos para cables/cuerdas del cabrestante, incluidos los ganchos dobles, deben tener un cierre de seguridad que funcione y no deben estar abiertos en ningún momento.
- Los cables del cabrestante deben tener bucles estampados profesionalmente. Las cuerdas sintéticas deben empalmarse según las pautas del fabricante.
- Se permite enrollar o enrollar el cable del cabrestante o la cuerda sintética en los cuernos de la barra del cabrestante al final de una SS. Los “cuernos” que sobresalgan no deben ser puntiagudos y ser de material rígido y tener un diámetro de 30 mm con una separación entre cuernos de 600mm.
- El amortiguador de cable Damper debe usarse tanto en cable de acero como en cuerda sintética; se colocará en el tercio central al inicio del winche. No debe enrollarse ni sujetarse al cable/cuerda.
- Si los cables de acero del cabrestante deben repararse después de cada ss, no se podrán unir cuerdas de cabrestante de acero o sintéticas.



- Los extremos de los cables deben estar sujetos con cinta adhesiva de forma segura para que ninguno de los hilos del cable quede expuestos.
- Si el cable del cabrestante no está en buenas condiciones no se permitirá el inicio de la SS.

3.- Tiempos.

- 3.1. - El tiempo aproximado diario de las SS será de 8 horas.
- 3.2. - El tiempo para cada SS será de 15 min o si el juez determina otro tiempo será aclarado antes de cada SS.
- 3.3. - El tiempo máximo de protesta es antes de 120 min de causado el evento a protestar
- 3.4. - 3 min para iniciar SS después de llamado del juez.

4.- Medio Ambiente.

Estas reglas se han incluido para garantizar que todos participemos en un evento de clase mundial que está a la vanguardia de la conservación del medio ambiente, cumpliendo con las prácticas ambientales aceptadas a nivel mundial al viajar y acampar en terrenos públicos.

Se impondrán puntos de penalización a los participantes por incumplimiento de las reglas ambientales establecidas en este documento.

Se impondrán puntos de penalización a los Equipos cuyo equipo de apoyo infrinja cualquiera de las reglas ambientales establecidas en este documento.

Los puntos de penalización quedarán a criterio del Comité de Competición.

A) Los lugares de acampada, zonas de reunión, alojamiento y trabajo deberán dejarse limpios. Llévate toda tu propia basura y tal vez la de otros. No entierres basura.

B) No hay baños disponibles, asegúrese de cavar un hoyo y enterrar el “excremento” al menos a 100 metros de distancia de los campamentos y cursos de agua. El incumplimiento de este requisito será la descalificación inmediata del evento.

C) Si no se utiliza un protector de tronco de árbol durante las operaciones de cabrestante, se penalizará con 10 puntos, si se reitera la falta se penalizará con DNS.

D) Cuando conduzca por una playa, asegúrese de seguir las vías marcadas y no pase por encima ni dañe las dunas de arena con vegetación. Cuando esté en la jungla, no corte ni dañe árboles o plantas en pie. Asegúrese de conducir por las pistas marcadas y, si encuentra árboles caídos u obstáculos que bloqueen la pista, en lugar de intentar rodearlos, retírelos de la pista.

5.- Publicidad.

- 5.1. - Las puertas deberán tener un espacio reservado de 600mm x 450mm, Logotipo del Organizador del Evento,
- 5.2. - Los competidores podrán colocar cualquier tipo de publicidad en sus vehículos siempre que:
- A)** La autorización previa por escrito se dirige al organizador.
 - B)** No se permite publicidad ofensiva.
 - C)** No invada áreas reservadas para patrocinadores de eventos, números de competencia y etiquetas de eventos.
- 5.3. - No colocar los patrocinadores principales del evento y colocar calcomanías de otros patrocinadores resultará en una penalización de 100 puntos impuesta por el Comité de Competición.
- 5.4. - la franja superior del panorámico se reserva para publicidad del evento o patrocinadores
- 5.5. - La disposición de espacios para stickers de auspiciantes oficiales, en vehículos de competencia se muestra en el siguiente gráfico:
- Presencia de Marca reservada para La Organización:

1. Capot. 2. Techo. 3. Parabrisas delantero. 4. Puertas delanteras.



6.- REGLAMENTO PARA ETAPAS ESPECIALES (SS)

A) El orden de salida del primer grupo de SS será por sorteo, posteriormente por postulación de los equipos en las ss colocando el extintor de incendios adicional al del vehículo de competencia y no se permitirá retiro de postulación del siguiente competidor al que esta en pista.

Los competidores deben comenzar en su respectiva boleta u orden designado, a menos que el Comité de Competencia otorgue permiso previo para un cambio en el orden de carrera. Cualquier vehículo que no esté listo para arrancar en el momento en que el vehículo anterior abandone la salida se le otorgará un tiempo de 3 minutos después del llamado del juez, si no se presenta puede considerarse que no arranca y se registrará un DNS.

La combinación de piloto y copiloto seguirá siendo la misma durante todo el evento, permitiéndose alternar entre piloto y copiloto durante cualquier SS en particular.

B) El conductor y el copiloto:

- Son las únicas personas permitidas en el vehículo de competición durante un SS.
- Deben tener una Licencia de Conducir vigente emitida por cualquier autoridad automovilística reconocida bajo la Ley de Tráfico Motorizado en el país de origen.
- Usarán calzado completamente cerrado, camisa con mangas, pantalones largos, pechera para eventos RFC, casco de seguridad estándar con certificación internacional (FIA), (aprobado por DOT, ECE) mientras se encuentren en un vehículo en movimiento durante una SS.

C) El cronometraje de la **SS** inicia cuando:

1. El piloto fuera del vehículo al lado del cronometro, su motor apagado, con el copiloto con cinturón asegurado.
2. El cronometraje del SS finalizará cuando el vehículo completo se halla detenido en la caja de llegada con todo el equipo almacenado y el conductor y el copiloto asegurados en el vehículo, el piloto debe apagar el vehículo y descender a detener el cronometro.

NOTA: La entrada a la meta debe ser hacia adelante a menos que se le indique lo contrario. Los competidores no se moverán del box de llegada hasta que un oficial se lo indique.



D) En la Expedición SS a la Twilight Zone los equipos recibirán 100 puntos al completar con éxito en el tiempo asignado. Los equipos que no completen a tiempo y alcancen el marcador SS recibirán 30 puntos.

6.1. - **DNF** pueden marcarse con estacas, banderines o indicarse en cualquier punto de la pista.

6.2. - Los competidores cuando sean dirigidos por un juez hacia una SS o si el juez lo requiere deben tener prelación sobre otros vehículos en las vías de conexión entre SS. De lo contrario será penalizado él o el equipo según criterio del juez.

6.3. - Los premios de etapa se calcularán en función de los puntos más altos obtenidos después de deducir las penalizaciones.

6.4.- Penalizaciones en Etapa Especial (SS): 10 puntos.

- a) No utilizar un protector de tronco de árboles.
 - b) Manipulación de cable/cuerda sin guantes.
 - c) Falta o uso inadecuado de amortiguador de cable(DAMPER).
 - d) Manipular/pasar por encima o por debajo de un cable con tensión.
 - e) Transporte del cable dentro del vehículo.
 - f) Equipo de recuperación perdido o no seguro.
 - g) No utilizar correctamente el cinturón de seguridad.
 - h) No utilizar correctamente el casco.
 - i) Viajar fuera del vehículo o tocar el vehículo en movimiento.
 - j) Rompiendo banderines, estacas o cintas que demarquen las rutas de la ss.
 - k) No usar ropa adecuada.
 - l) Sostener banderines o cintas o correr las estacas para mejorar la línea del vehículo.
- Las siguientes infracciones tendrán una penalización de 10 puntos después de que se dé una advertencia.



- m) Patinaje excesivo de las ruedas y falta de recuperación en la dirección.
- n) No detenerse cuando un juez le indica que se detenga.
- o) Continuar parado frente al vehículo mientras se utiliza el cabrestante.
- p) Continuar con cualquier práctica insegura.
 - Cuando las 4 ruedas del vehículo cruzan los límites del recorrido, el competidor recibirá abandono o **DNS**.
 - Si no se inicia la ss, se registrará un **DNS**.

Nota: - Algunas **SS** pueden tener penalizaciones especiales (estaca o cinta especial), si este es el caso, se informará a los equipos antes del inicio de la SS. La SS cerrará a la hora indicada e ingresaran los que esten postulados.

6.5. - **Reglas generales:** Después de una advertencia oficial, se aplicará una penalización mínima de 40 puntos hasta la descalificación del evento.

- a) Abuso verbal hacia los jueces, espectadores o Competidores.
- b) Buscar favor, influenciar o interferir con los deberes del juez.
- c) Manipular el vehículo de otro competidor.
- d) Consumir alcohol o estupefacientes durante el SS.
- e) Ensuciar el lugar de campamento o sendero.



7.- Operación de rescate.

El juez de **SS** estará a cargo de cualquier operación de recuperación durante las etapas especiales, ya sea controlando la recuperación personalmente o nombrando a un oficial como Líder de recuperación. Por razones de seguridad, todos los competidores deben cumplir con las instrucciones del líder de recuperación. Solo se nominará a un Líder de Recuperación para cualquier situación.

8.- Sesiones informativas.

8.1. - Se debe usar ropa adecuada (ropa RFC) en todas las sesiones informativas.

8.2. - Al menos un miembro del equipo pasará lista a menos que, haya excusa aprobada por el Comité de Competición.

8.3. - El pase de lista comenzará después del "Mensaje de bienvenida" informativo.

8.4. - Se aplicará una penalización de 10 puntos por el incumplimiento de estas condiciones previa advertencia.

9.- Puntuación.

9.1. - Los equipos que no inicien un SS recibirán un DNS – 0 puntos.

9.2. - Los equipos que no alcancen el marcador SS designado recibirán 10 puntos (DNF).

9.3. - Los equipos que pasen (la totalidad del vehículo) el marcador SS pero no completen el SS recibirán 20 puntos (DNF + 10 puntos).

9.4. - A los equipos que completen la SS se les asignarán puntos en orden de mérito, del más rápido al más lento, de la siguiente manera:

1st	100	11th	66	21st	45	31st	35
2nd	95	12th	63	22nd	44	32nd	34
3rd	90	13th	60	23rd	43	33rd	33
4th	87	14th	58	24th	42	34th	32
5th	84	15th	56	25th	41	35th	31
6th	81	16th	54	26th	40	36th	30
7th	78	17th	52	27th	39	37th	29
8th	75	18th	50	28th	38	38th	28
9th	72	19th	48	29th	37	39th	27
10th	69	20th	46	30th	36	40th	26



9.5. - El cronometraje se puntuará hasta la décima de segundo.

9.6. - Si 2 o más competidores terminan una SS con el mismo tiempo transcurrido, se les otorgarán los mismos puntos y la misma ubicación en la SS. El competidor con el siguiente mejor tiempo será clasificado de acuerdo con su propia posición final en esa SS. Las plazas que queden vacantes por empate no serán asignadas.

9.7. - En caso de empate en la tabla general, el ganador se decidirá mediante una cuenta regresiva. El ganador será el que tenga la menor cantidad de penalizaciones incurridas. Si esto no logra romper el empate, ambos quedarán empatados como ganadores en su lugar.

10.- Reclamación

10.1. - Solo se aceptarán protestas por escrito de un competidor entregadas directamente al Director del Evento o a un Miembro del Comité de Competición dentro de las 2 horas posteriores a la recepción de las puntuaciones de ese evento en particular.

- **SS.** Todas las reclamaciones deben presentarse con \$100 US Dolar que se perderán si se desestima la protesta.

10.2. - Las reclamaciones relacionadas con vehículos deben recibirse antes del final del primer día de Competición.

10.3. - Un representante preseleccionado por los competidores del equipo podrá participar en cualquier procedimiento de reclamación, pero no tendrá derecho a voto.

- Comportamiento prohibido/Asistencia en caso de avería.

10.4. - En caso de avería o discapacidad del vehículo, el equipo competidor llevará el vehículo a el campamento mas cercano, donde será responsabilidad de los competidores organizar las reparaciones necesarias y volver a unirse al evento. Si las reparaciones no fueran posibles, se considerarán no terminadas.

10.5. - Los participantes deben ser autosuficientes durante el evento.

11.- Deportividad.

11.1. - El objetivo de Rainforest Challenge es promover un deporte de aventura respetable y empresas patrocinadoras de manera profesional.

11.2. - Si un competidor o miembro del equipo (incluido el equipo de apoyo) promueve una conducta antideportiva, es grosero o abusivo con los funcionarios, propietarios de tierras, compañeros competidores, autoridades locales, patrocinadores, destruye propiedad, muestra un comportamiento ebrio o irrespetuoso, él o todo el equipo puede ser descalificado. del evento actual y/o de eventos futuros.

11.3.- El personal y vehículos de abasto deberá registrarse a este reglamento y en caso de inumplir cualquier disposición, se aplicará sanciones al equipo al que abastece.

11.4. - Las penalidades se informará de inmediato indicando la falta con un silbato y mano arriba, además registrando cada penalidad en la plantilla de competencia de cada participante y de cada juez.

12.- Gestión de crisis de Medios.

Prefacio:

Los medios de comunicación tienen derecho a informar las noticias que consideren oportunas. Es importante que todo lo que hagamos refleje positivamente la recreación de actividades todoterreno que elegimos y garantice que seamos vistos como una organización responsable.

Potencial adverso mediático o interés público generado por un incidente en el evento, que podría amenazar la reputación del evento u organización en el futuro.

Un incidente se define:

- Una situación causada por un resultado directo de las actividades del evento.
- Afecta la seguridad de cualquier persona involucrada en las actividades del evento.
- Una situación que expone cualquier deficiencia en los procedimientos de seguridad o protección del medio ambiente.



Procedimientos Generales:

El objetivo de los directores de eventos es garantizar un evento seguro y libre de incidentes. Sin embargo, en cualquier tipo de deporte de motor existe un elemento de peligro y los incidentes no planificados son inusuales. Cualquier incidente tiene el potencial de convertirse en una crisis mediática, por ejemplo: lesiones personales, accidentes automovilísticos o preocupaciones medioambientales. Se recomienda a los competidores que dejen todas las preguntas de los medios al director del evento. Después de haber sido informado sobre todos los aspectos de la crisis, el Director del Evento emitirá una declaración sobre el incidente y centrará la atención en los pasos positivos que se están tomando para resolver el incidente.

13.- Derechos de la Organización.

13.1. - El Organizador puede rechazar cualquier inscripción (Derecho de admisión), sin dar motivo alguno.

13.2. - El Organizador puede abandonar, cancelar, posponer o acortar el evento sin previo aviso en caso de circunstancias imprevistas. No se aceptarán reclamaciones de ningún tipo por el abandono, cancelación, aplazamiento o acortamiento del evento.

13.3. - Excluir a cualquier persona o vehículo que no cumpla con las pautas del evento establecidas en los reglamentos (General/Suplementario) del evento.

13.4. - El Organizador puede cancelar cualquier SS en cualquier momento, incluso cuando algunos competidores ya hayan completado la sección por cualquier motivo.

13.5.- Se podrá hacer verificaciones técnicas en cualquier momento durante la competencia.

13.6.- La Organización puede descalificar a cualquier competidor que no cumpla con las reglas establecidas y cualquier modificación adicional o cualquier instrucción de las autoridades oficiales del evento. Si esto ocurre no habrá ningún reembolso económico de ninguna clase.

13.7.- En caso de que un equipo inscrito, no llegue a la verificación técnica y/o a la competencia, No existirá reembolso del valor de la inscripción.



14.- Indemnización.

14.1. - El Organizador (RFC International Sdn Bhd, su Fundador/Director del Evento en Colombia, Oficiales, Patrocinadores del Evento, Propietarios de Terrenos y cualquier persona designada por el organizador) No serán responsables de ningún accidente que cause lesiones o daños a los participantes o sus vehículos durante el transcurso del evento, incluyendo la pérdida de pertenencias personales.

14.2. - El Organizador (RFC International Sdn Bhd, su Fundador/Director del Evento en Colombia, los Funcionarios, los Patrocinadores del Evento, los Propietarios de Terrenos y cualquier persona designada por el organizador) No serán responsables de ningún incumplimiento de ninguna ley o reglamento. Los participantes y espectadores serán enteramente responsables de cualquier accidente o incumplimiento de las leyes en las que pueda surgir responsabilidades de cualquier tipo y responderán ante (Future Oracle Sdn Bhd, su Fundador/Director del Evento, Funcionarios, Patrocinadores del Evento, Propietarios de Terrenos y/o cualquier persona designada por el Organizador) **por firmar el formato de EXONERACIÓN.**

- **Los participantes deben firmar el formato de Exoneracion antes de iniciar el evento, si el participante no lo firma, no podra ser elegible para participar en el evento y tampoco sera reembolsable el dinero de su inscripcion.**

14.3. - Los participantes y asistentes no tendrán reclamo alguno contra los organizadores o patrocinadores del evento.

- Es responsabilidad de los participantes tener vigente y activo su plan de seguridad social en salud si es Colombiano, y si es extranjero su asistencia medica internacional en caso de requerirlo.
- Todos los participantes y organización del evento están cubiertos por una póliza que cubrirá de accidentes personales durante la duración del evento. Esta póliza cubre muerte e incapacidad permanente, gastos médicos. (sujeto a términos y condiciones).



15.- Suministros/Asistencia.

15.1.- Durante la competencia funcionará de la siguiente manera:

- Cada equipo participante puede inscribir la cantidad de personas y vehículos de suministro y asistencia que considere necesario. Estas personas y vehículos deben registrarse bajo el mismo reglamento de los vehículos de competencia.
- Para considerarse vehículo de abasto/asistencia, el mismo debe contar con un winch y llantas M/T.
- El vehículo de asistencia debe ser capaz de rescatar y/o recuperar mínimo su vehículo de competencia.
- El personal de suministro y asistencia es el encargado de proporcionar al equipo competidor todo lo que este requiera como asistencia mecánica, asistencia en campamento, alimentación, hidratación, etc.
- El Competidor es el responsable del comportamiento de sus suministros. Las indicaciones dadas por La Organización y Comisarios deben cumplirse, caso contrario el Competidor se verá afectado con la penalización a discreción del colegio de Comisarios, pudiendo ser desde advertencia, penalización en puntos, hasta descalificación, exclusión o abandono del evento.

Copyright reservado: RFC Internacional Sdn Bhd./ RFC Colombia Org. 2024.



A Luis J.A Wee Presentation

