



CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RALLY MOBIL REGLAMENTO AÑO 2017

1. DISPOSICIONES GENERALES

La Empresa Horta Producciones, (en adelante, y para los efectos del presente reglamento, el organizador), organiza para Fadech, el **CAMPEONATO NACIONAL de RALLY 2017, Rally Mobil 2017**, que otorga dos títulos de Campeón Nacional por cada Clase, uno para pilotos y otro para navegantes. Estos campeones serán quienes obtengan la mayor cantidad de puntos considerando las clasificaciones de cada clase y de cada rally, con la modalidad de puntuación que se indica en el artículo 5

Este Campeonato Nacional de Rally se disputará en ocho (8) fechas, y estará compuesto de siete (7) pruebas puntuables en ruta y una prueba, también puntuable por este Campeonato, que se realizará en un recinto especialmente habilitado para una competencia en la modalidad Rally Superprime con su propio reglamento y formato especial de competencia.

Paralelamente habrá un Campeonato Nacional de Superprimes de ocho (8) fechas, siete (7) de ellas incorporadas dentro de la fechas del Rally Nacional, como un especial más y una última que tendrá formato de Super Prime con una reglamentación especial que deberá estar estipulada en el R.P.P. Podrán participar en esta fecha los ocho mejores clasificados en cada clase, abriéndose las vacantes a los siguientes clasificados si alguno de los primeros no se inscribe. Situaciones diferentes de esta podrán ser autorizadas por la CNR en el RPP. La puntuación de esta última fecha Super Prime se otorgarán 10 puntos al ganador y puntuará hasta el octavo lugar. En esta fecha no habrá bonificaciones.

Para el Campeonato de Pilotos y Navegantes

Se hará un Campeonato Nacional para Pilotos y para Navegantes con puntajes separados para las clases N3 (Nac), R3 (Int) , R2 (Int) y N4 (Int) y para las subclasea R3Lite y R2 Lite que está reservada para pilotos aprobados por el comité de organización para integrarse a esas sub clases. Además se llevará un ranking que determinará un campeonato absoluto de Rally en que tomarán parte todos los participantes independientemente de la clase en que se hayan inscrito.

El Campeonato en las clases R2, R3 y N4 estará abierto a la participación de Pilotos y Navegantes de licencia extranjera, sin embargo la N3 sólo estará abierta a Pilotos y Navegantes que tengan documento de identidad Chileno.

Si hubiera un número muy bajo (menos de tres) participantes proyectados antes de la primera fecha para el campeonato para una sub clase (R2Lite y R3Lite), esta podrá no disputarse o bien el comité de organización con la aprobación de la CNR podrá modificar los requisitos de entrada a la misma para poder disputarla.

Podrán optar a ser pilotos de la R3Lite y R2Lite todos los pilotos que no hayan sido Campeones o Subcampeones en ninguna clase o subclase del Grupo R o N4 del Campeonato Nacional de los últimos cinco (5) años.

Además, no podrán optar a esta sub clase R3Lite aquellos pilotos de cualquier clase que hubieran estado dentro del 105 % de los tiempos netos (sin penalidades) de cuatro o más etapas del tiempo del ganador de la R3, en los últimos dos años. Asimismo tampoco podrán a optar a la R2Lite aquellos pilotos de cualquier clase que hubieran estado dentro del 104 % de los tiempos netos (sin penalidades) de cuatro o más etapas del tiempo del ganador de la R2, en los últimos dos años.



Los pilotos inscritos en la R3Lite o R2Lite, por ser sub clases, puntuarán en la R3 o R2 respectivamente y por separado además en la R3Lite o R2Lite según corresponda.

Las posiciones finales de pilotos y navegantes en este campeonato serán determinadas por la suma de los puntos obtenidos en las pruebas en que haya participado. Serán Campeones en cada una de las clases quienes obtengan mayor cantidad de puntos considerando las clasificaciones por clase de cada Rally.

Para titularse Campeón o Vicecampeón de cada una de las clases, será necesario haber intervenido como mínimo en cuatro del total de las pruebas realizadas.

Para los efectos de validar la participación en un rally, a efectos del número de participaciones mencionado, se considerará como participante a aquel equipo debidamente inscrito, con la verificación técnica y administrativa aprobada, que largue efectivamente con su tripulación completa en el primer sector de la primera etapa del mismo.

Si el rally se inicia con un Súper Prime, se considerará como participante a todos los equipos que con las verificaciones aprobadas, larguen en esa Prueba Especial o Super Especial.

Para el Campeonato de Super Prime

Siendo estos Super Prime una prueba especial más de un rally, sólo podrán participar en ellos aquellos coches que se inscriban y participen en la fecha del Rally, pasando favorablemente las revisiones técnicas previas y administrativas y que cumplan con lo establecido en 6.1 y 6.3 del presente reglamento .

2. REGLAMENTACIONES

Son de aplicación todas las reglamentaciones, normas y regulaciones dictadas por CRM, las contenidas en el C.D.I. y sus Anexos, las Disposiciones Generales aplicables a los Rallies y sus Anexos, las que contiene este Reglamento y las que CRM emita.

CNR será la abreviación de Comisión Nacional de Rally y CRM la de Comisión Rally Mobil.

Sólo la CNR podrá interpretar todas las disposiciones de este reglamento y dictaminar sobre aquellos puntos que no esten consultados expresamente en este reglamento.

3. VEHÍCULOS ADMITIDOS

Podrán tomar parte de este Campeonato todos los autos que tengan Homologación Nacional vigente, que tengan un máximo de siete años de antigüedad acreditado en su padrón o certificado de dominio vigente y quepan dentro de las clases que se definen. Sólo la CNR con el comité de organización podrá hacer excepción en la inscripción de autos con una antigüedad mayor.

En los autos de homologación FIA, la antigüedad máxima la dará la vigencia de dicha homologación y sus prórrogas para campeonatos regionales y locales.

Automóviles con homologación vigente en Fadech de acuerdo a la reglamentación técnica para la N3 Nacional, N4 Internacional y los de Grupo "R" de Clase RC3 y RC4 Internacional según la definición de 3.1.

3.1 CLASES POR CILINDRADA:

Se admitirán vehículos homologados por Fadech, a la fecha de las revisiones técnicas, que correspondan a las normas del anexo "J", del Código Deportivo Internacional para el Grupo "N" (Autos de Producción). Para esta homologación Fadech, deben cumplir con lo indicado en el capítulo XXVI de las disposiciones generales para homologaciones.

Se admitirán además autos del Grupo N de Producción de la clase RC2 (Actual N4) y del grupo R de la Clase RC3 y RC4 con homologación Internacional FIA



Nombre	Clase	Gr	Tracción y Ruedas Motrices	Motor	Homologación
N4	RC2	N	Integral 4 R M	Turbo. hasta 2000cc nominal (actual N4)	NR4 (Internacional)
R3	RC3	R	Simple 2 R M	Atmosférico. Más de 1600cc y hasta 2000cc. Incl.	VR3C (Internacional)
	RC3	R	Simple 2 R M	Turbo. Más de 1067cc y hasta 1333cc. Incl.	VR3C (Internacional)
	RC3	R	Simple 2 R M	Turbo de hasta 1620cc nominal ncl.	VR3T (Internacional)
	RC3	R	Simple 2 R M	Diesel de hasta 2000cc nominal Incl.	VR3D (Internacional)
R2	RC4	R	Simple 2 R M	Atmosférico. Más de 1390cc y hasta 1600cc. Incl.	VR2B (Internacional)
	RC4	R	Simple 2 R M	Turbo. Más de 927cc y hasta 1067cc. Nom. Incl..	VR2B (Internacional)
N3	RC4	N	Simple 2 R M	Atmosférico hasta 2000cc. Incl.	N3 (Nacional)

- 3.2** Para inscribirse en la R3Lite o en la R2Lite, deberán solicitarlo expresamente y será responsabilidad del inscrito de confirmar su aceptación en la sub clase.
- 3.3** Solamente con autorización especial de la CNR, se podrá admitir la participación de automóviles no homologados dentro de la organización de una prueba con puntaje para el Campeonato Nacional de Rally.
- 3.4** La Comisión del Campeonato hará exigible a todos los vehículos participantes en el campeonato, al menos los siguientes documentos especiales:

Ficha de Homologación del Vehículo

Ficha de Homologación de la Jaula o validez de la misma en diseño universal FIA

Pasaporte Técnico del Vehículo con su visación al día.

Todos los documentos necesarios para la circulación del vehículo por las rutas nacionales. (Padrón, Permiso de Circulación, Certificado de Revisión Técnica y Seguro Obligatorio), vigentes.

En caso de vehículos extranjeros se hará exigible sólo los documentos requeridos en su país de origen que sean necesarios para la circulación en territorio Nacional.

4. CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLIES

4.1 Distancias

- 4.1.1** La distancia total de las Pruebas Especiales debe ser de entre 120 Km y 300 Km, divididos en dos etapas o tres etapas y con un mínimo de 8 pruebas especiales.
- 4.1.2** La distancia máxima entre Parques de Asistencia no será mayor de 200 Km. incluyendo los tramos de enlace.
- 4.1.3** Si la distancia entre Parques de Asistencia supera los 100 Km., debe disponerse una zona suplementaria de reabastecimiento según las condiciones que se detallan en el Art. 4.7.



4.2 Superficies

La superficie de los caminos a utilizar en las pruebas especiales debe ser de tierra o ripio. En caso de que el organizador desee incorporar pruebas especiales sobre pavimento, debe solicitar autorización a la CNR que analizará el requerimiento.

Los casos especiales, con tramos de pavimento en caminos de ripio deberán ser autorizados por la CNR.

En caso de disputarse un rally sobre las dos superficies (pavimento y tierra), sólo se admitirá un cambio por etapa y este deberá ser precedido por un Parque de Asistencia de al menos 60 minutos de duración.

Esta condición se autorizará sólo por excepción y debe ser considerada por la Comisión Rally Mobil (CRM) y deberá ser aprobada por la CNR.

4.3 Condiciones de las Pruebas Especiales

La distancia mínima no podrá ser menor a 2,50 Km

La extensión máxima no deberá superar los 50 Km.

Los tramos rectos no deben superar los 1200 mts.

El máximo de oportunidades en que puede ser disputada una misma PE, sobre el mismo recorrido será de dos por etapa y cuatro en total con especial autorización por excepción para este último caso.

No se permite el cambio de piso dentro del recorrido de una prueba especial.

Los casos especiales, con cortos tramos de pavimento en caminos de ripio deberán ser autorizados por la CRM.

Solo en casos muy especiales la CRM y CNR podran autorizar tramos mas cortos de 2.5 Km, con largadas individuales y realizar mas repeticiones de las pruebas especiales.

4.4 Pruebas Súper Especiales

La organización de una P.E. con características de "Prueba Súper Especial", es optativa y deberá contar con la aprobación de la CNR.

La reglamentación específica, forma de disputa u organización de una Prueba Súper Especial, debe estar de acuerdo a las reglamentaciones indicadas en el capítulo XIX de las Disposiciones Generales, y deben estar incluidas en el Reglamento Particular de la Prueba especificando claramente su forma de disputa.

A la vez , el organizador deberá enviar un plan detallado de seguridad para su revisión y aprobación, treinta (30) días antes de la realización de la Prueba.

La distancia de una prueba Super Especial puede variar entre 1,2 Km y 5,0 Km, y puede repetirse cambiando los carriles de largada si largan simultáneamente dos o más competidores. Distancias mayores, deberán ser aprobadas especialmente por la CRM.

A una prueba especial con una distancia mayor de 5,0 Km. se le puede dar carácter de Súper Especial, sólo con la autorización especial y esta situación deberá ser indicada en el reglamento particular de la competencia. (RPP).



El orden de largada puede ser dispuesto a discreción de la CRM, pero el procedimiento debe estar detallado en el reglamento particular de la prueba o en sus anexos.

El uso de la bandera amarilla indicando precaución es aplicable en una prueba Super Especial, en la que participen más de un auto a la vez y recorren el mismo trazado, y puede ser mostrada en cualquier punto del recorrido. Si la bandera amarilla es mostrada, el piloto debe inmediatamente reducir significativamente la velocidad.

El Director de la Prueba puede disponer, con la aprobación de los Comisarios Deportivos, que la tripulación a la que se le mostró la bandera amarilla dispute la prueba Súper Especial nuevamente. Sin embargo si las circunstancias no lo permiten, el director de la prueba propondrá a los Comisarios Deportivos un tiempo asignado.

Pero si la tripulación es total o parcialmente responsable de la necesidad de uso de la bandera amarilla, no podrá ser beneficiada con esa concesión.

Si una tripulación no puede completar el recorrido de una prueba Súper Especial, su auto será retirado por los organizadores (o por los propios equipos si así se estipula en el R.P.P) y trasladado al control de salida (Stop) de la Super Especial, o en caso de ser adyacentes, a un Parque de Asistencia o Parque Cerrado.

Sólo si el reglamento particular lo autoriza expresamente, el auto que no puede terminar el sector del Super Especial, podrá ser llevado directamente al Parque de Asistencia inmediatamente posterior y se le podrán aplicar los tiempos asignados que se detallan en los dos párrafos siguientes.

Si el coche no puede terminar el Super Especial, a la tripulación se le asignará para esa prueba un tiempo de tres minutos más que el mejor tiempo empleado para la misma.

Si un coche transpone la línea de meta, y no puede por sus propios medios llegar al control de salida (Stop) de la Súper Especial o de ingreso a Parque Cerrado o de Asistencia en caso de ser adyacentes, podrá ser llevado a ese lugar por la organización (o por los propios equipos si así lo estipula el RPP), con una penalidad de 60 segundos de recargo a su tiempo.

Para el caso de Super Especiales con dos o más partidas y llegadas (Mangas), se considerará como tiempo de la Super Especial a la suma de los tiempos para las diferentes partidas. Por esto cuando una tripulación no puede trasponer la meta en una o varias partidas (mangas), su tiempo final será el mejor tiempo acumulado más tres minutos, independientemente del número de partidas o mangas en que haya fallado.

Cualquier auto considerado en esta condición, debe presentarse en el control horario siguiente a la prueba Super Especial, en el horario que le corresponde.

En estos casos, la tripulación estará sujeta a todas las reglas normales, reglamentaciones, restricciones de asistencia y penalizaciones en tiempo, aplicables a los rallies.

Además, a cualquier tripulación cuyo tiempo real exceda en tres (3) minutos el mejor tiempo empleado, también se le asignará un tiempo máximo de tres (3) minutos más que el mejor tiempo empleado.

4.5 Velocidades

La velocidad promedio máxima en las pruebas especiales no debe superar los 110 km./h., con una tolerancia del 20%.

La velocidad promedio en las secciones de rutas (sectores de enlace) no debe superar las permitidas para los caminos que se utilicen de acuerdo a las reglamentaciones vigentes.



4.6 Duracion

La duración de las pruebas de dos etapas no debe superar las 42 horas, desde el comienzo hasta la finalización del Rally, con un máximo de manejo por etapa de 12 horas.

Las de tres etapas no pueden superar las 60 horas.

Sólo en casos especiales, y con la autorización de la CNR, podrá excederse esta duración.

El tiempo de detención entre etapas no debe ser inferior a 8 horas.

4.7 Asistencia

Para las pruebas que se disputen por el Campeonato Nacional se establece para las reparaciones y reaprovisionamiento de combustible el uso de Parques de Asistencia en un todo de acuerdo a lo que determina el artículo XII de las Disposiciones Generales para Rally. En casos especiales, cuando las condiciones de seguridad lo requieran, el reaprovisionamiento de combustible se hará al exterior del Parque de Asistencia. En estos casos, se habilitará inmediatamente a la salida del parque de asistencia un lugar especial, controlado, donde con cargo al tiempo del enlace los coches podrán reabastecer combustible solamente.

Las definiciones sobre "Asistencia Prohibida" también están detalladas en el mismo artículo (12.2) de las Disposiciones Generales.

Los organizadores pueden disponer una opción de "Tiempo Flexible" en el Parque de Asistencia Tipo I. Será de quince (15) minutos para las asistencias Intermedias y de sesenta (60) minutos de duración al fin de la Etapa. En las intermedias, si deciden usarse, deberán ser seguidas de reagrupamientos para reordenar a los participantes sin cambiar su orden.

El tiempo flexible es recomendado en casos donde los autos de competición llegan al Parque de Asistencia antes que los vehículos de Servicio.

Para tomar el tiempo flexible, los organizadores deberán disponer a continuación del CH de ingreso al Parque de Asistencia, de una zona debidamente definida, un lugar donde permanecerán los autos en régimen de parque cerrado hasta que las tripulaciones decidan su ingreso al área de reparaciones.

4.8 Neumáticos

La reglamentación sobre neumáticos a utilizar es la siguiente:

Se usará una monomarca de Neumáticos y se limitará la cantidad a marcar en cada rally.

Los neumáticos serán de Marca COOPER con compuesto A64 u otro compuesto que se autorice por la CNR oportunamente en las medidas y modelos que se anunciarán en un comunicado oficial y en el RPP.

Los neumáticos deben poseer dibujo con una profundidad mínima de 2 mm.

Está prohibido el uso de cualquier dispositivo o elemento para mantener el rendimiento completo del neumático con una presión interna igual o menor a la presión atmosférica. El interior del neumático (el espacio entre la llanta y y la parte interna del neumático) debe rellenarse únicamente con aire.

Los automóviles podrán transportar dos ruedas de repuesto como máximo.

Únicamente para el Shake Down, la largada protocolar y el traslado entre el último parque de asistencia de la primera etapa y el primero de la siguiente, los neumáticos a utilizar son libres.

No se podrá hacer sacados ni calados para modificar el dibujo salvo autorización expresa de la CNR.



4.9 Reconocimientos

Tratándose de reconocimientos y no de práctica, y debido a que se deben respetar todas las leyes y reglamentos del tránsito, los autos de reconocimiento deben contar con un seguro según lo requiera la ley, sin que pueda imputarse responsabilidad alguna a los organizadores.

Las condiciones para recorrer los tramos de P.E. y características de los vehículos que está permitido utilizar se describen en el artículo 14.1 y 14.2 de las Disposiciones Generales para Rallies y en el artículo 4.10 del presente Reglamento de Campeonato.

El número de pasadas de reconocimiento en cada prueba especial será de dos, pudiendo adoptarse mas con la autorización expresa de la CNR., lo que deberá consignarse en el reglamento particular de prueba.

En el Reglamento Particular de la Prueba, (RPP) deberán ser definidos los días y horarios especiales en que podrán ser recorridos cada uno de los sectores de pruebas especiales, y se confirmarán las excepciones a el numero de pasadas de reconocimiento si las hubiese, las que deberán estar autorizadas por la C.N.R.. El cumplimiento de esta reglamentación será controlada por el organizador.

Dentro de los sesenta (60) días anteriores a la fecha de realización de cada prueba y hasta el inicio del plan de reconocimientos, los posibles participantes de esa Prueba tienen prohibido recorrer en cualquier sentido los caminos en que se disputan las pruebas especiales. Para todos los efectos se considerarán como caminos de pruebas especiales todos los que hayan sido usados como pruebas especiales en alguna oportunidad en los cinco últimos años, en cualquier dirección.

Cualquier denuncia fundada, presentada por escrito al director de prueba por un oficial, autoridad del rally, o control de paso, o presentada con pruebas suficientes como un reclamo formal (artículo XXIV de las disposiciones generales para Rallies), con la correspondiente caución, deberá ser presentada a la Comisión de Rally y el asunto será tratado con el Comisario Deportivo, o por el Colegio de Comisarios en su primera Reunión.

Las penalizaciones a aplicar por transgredir cualquiera de las disposiciones para reconocimientos serán de US\$ 250 en la primera oportunidad, de US\$ 550 y de US\$ 1100 en la tercera oportunidad, pudiéndose además denegar la partida.

Además de esta penalización en dinero, las infracciones a los reconocimientos que tengan relación con un número de pasadas por especial mayor que las autorizadas, o con reconocimientos fuera de los días permitidos se aplicará una penalización en tiempo de 5 minutos para la primera infracción de ese tipo, de diez minutos para la segunda infracción de ese tipo y se le impedirá la largada en el Rally para la tercera infracción.

Se entenderá por segunda o tercera oportunidad de falta cualquiera falta al artículo sobre reconocimientos, no debiendo ser necesariamente una repetición de la misma falta.

En cualquier caso de reincidencia, se podrá pasar al tripulante al tribunal de penalidades de FADECH.



4.10 Características de los vehículos de reconocimiento.

Vehículo de serie. Autos de tracción simple o en caso de tracción 4x4 deben ser camionetas.

No deberá poseer publicidad.

El motor será de producción de serie. (de acuerdo al reglamento del Grupo "N").

La caja de velocidades será de producción de serie. (de acuerdo al reglamento del Grupo "N").

El tubo de escape será de serie y deberá respetar el límite sonoro autorizado en el país.

Cinturones de seguridad de producción de serie. (inerciales)

Asientos serán de producción de serie.

Las llantas son libres dentro de los límites del Anexo "J" , Grupo "N".

En las suspensiones los amortiguadores serán standard en su forma exterior.

Sin Jaula Interna.

En la parte inferior del motor se permitirá una chapa de protección.

4.11 Sanciones

Toda tripulación que infrinja esta reglamentación indicada en 4.10, será objeto de una multa mínima del equivalente a US\$ 250 o su equivalente en moneda nacional, sanción que será dictaminada por los Comisarios a título preventivo.

En caso de reincidencia este valor podrá ser aumentado.

En el transcurso de la primera reunión de los Comisarios Deportivos, estos examinarán los fundamentos de la infracción y podrán aplicar sanciones más graves que pueden llegar hasta denegar la salida de la tripulación implicada.

4.12 Tramo para pruebas

Los ensayos de los automóviles de competición podrán realizarse el día anterior, o el mismo día del inicio del Rally. Estos ensayos se harán sobre un tramo representativo de las características de los caminos en que se realizará la prueba. Las condiciones de seguridad deben ser las mismas que las previstas para el rally.

Estos ensayos podrán ser reglamentados en forma especial en cuanto a cantidad de pasadas, tripulaciones permitidas y horarios específicos.

4.13 Tiempos

Los tiempos empleados por las tripulaciones en las pruebas especiales serán tomados con una precisión del décimo de segundo (0.1 seg.) .Estos se sumarán a sus otras penalizaciones expresadas en tiempo para conformar la clasificación de la prueba.

El tiempo empleado (fin de P.E.) debe ser tomado con relojes con registro impresor.

Sólo por excepción o ante problemas que puedan sufrir los relojes, los tiempos podrán tomarse al segundo y/o sin registro impresor.



5. PUNTAJE

Para el Campeonato de Rally

Puntuará por ETAPAS y bonificará a los cuatro primeros lugares del Rally y a los tres primeros lugares del superespecial ligado al Rally, de la forma que se indica.

Las pruebas que integran el Campeonato Nacional 2017, asignan a las tripulaciones por cada una de las clases puntaje por ETAPAS en forma independiente. Se entenderá para estos efectos como ganador de cada etapa a la tripulación que acumule menos tiempo y penalizaciones en forma de tiempo en todos los sectores que componen esa etapa, y las ubicaciones siguientes serán clasificadas de la misma forma.

Para los efectos de la Puntuación, y sólo para esos efectos, se definirá como primera etapa puntuable a todos los sectores comprendidos entre el ingreso a Parque Cerrado (si lo hubiere) de los especiales o de la Súper Especial del día anterior a las especiales de ruta (día Viernes), si la hubiere, y todos los sectores del primer día de competencias en Ruta (día Sábado) y hasta el ingreso al Parque cerrado de fin de etapa del mismo día.

De la misma forma para los efectos de puntuación se definirá como segunda etapa puntuable de cada fecha a todos los sectores entre el ingreso al parque cerrado de fin de etapa anterior (Sábado) y el ingreso a parque cerrado final del Rally.

Si hubiese otro Super Especial al final de la primera etapa puntuable, el reglamento particular deberá indicar si este Súper Especial se considera como parte de la primera o de la segunda etapa puntuable. Si el RPP. no lo hiciera, se considerará como formando parte de la primera etapa puntuable.

Adicionalmente, se bonificará a los cuatro primeros lugares del RALLY completo, considerando el tiempo y penalizaciones en tiempo acumuladas en todas las secciones del rally.

En consecuencia:

Las dos etapas puntuables así definidas, asignarán puntos para cada clase de la siguiente manera:

10 - 8 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1 puntos (1° al 8°)

A los cuatro primeros lugares en el RALLY COMPLETO, en cada clase se asignará adicionalmente (1° al 4°):

6 - 4 - 3 - 2 puntos (1° al 4°) y 1 punto a cada uno de los puestos posteriores que completaran la prueba

Además de esta puntuación, y sin hacer diferencias entre los rallies por su importancia o recorrido, en aquellos rallies en que esté programado un Super Prime o Súper Especial válido por el Campeonato paralelo de Super Primes, a los tres mejores tiempos del Super Prime por Clase se les bonificará para el campeonato de Rally con tres (3) puntos al primer lugar, con dos (2) puntos al segundo lugar y con un (1) punto al tercer lugar. Estos puntos o bonificaciones se sumarán a la tripulación sólo si terminan el rally completo dentro del tiempo máximo establecido, y se entregarán sólo si el Super Especial se ha realizado, independientemente del porcentaje de pruebas especiales que efectivamente se hayan disputado.

3 - 2 - 1 puntos (1° al 3°)

Si por cualquier circunstancia, la realización de un rally se suspende habiéndose disputado parcialmente el recorrido de las pruebas especiales cuando el mismo se interrumpe, el puntaje será asignado de acuerdo al siguiente criterio:



Para la puntuación por etapas:

Recorrido (en kms.) menos de 30% de las Pruebas Especiales de la etapa, clasificaciones desiertas no otorga puntaje.

Recorrido (en kms.) entre 30% y menos de 60% de las Pruebas Especiales de la etapa, 50% de los puntos previstos.

Recorrido (en kms.) 60% o más de las Pruebas Especiales de la etapa, el total de puntos previstos.

Se entenderá para los efectos de este cálculo, los Km. originales de recorrido de pruebas especiales o aquellos informados a las tripulaciones antes de iniciar cada etapa, cuando se han autorizado modificaciones de las mismas.

Para la bonificación de Rally completo:

Recorrido (en kms.) menos de 30% de las Pruebas Especiales del Rally completo: clasificaciones desiertas no otorga bonificación.

Recorrido (en kms.) entre 30% y menos de 60% de las Pruebas Especiales del Rally completo: 50% de los puntos previstos.

Recorrido (en kms.) 60% o más de las Pruebas Especiales del Rally completo: el total de puntos previstos.

Se entenderá para los efectos de este cálculo, los Km. originales de recorrido de pruebas especiales o aquellos informados a las tripulaciones antes de iniciar cada etapa, cuando se han autorizado modificaciones de las mismas.

Para el Campeonato de Súper Prime a los primeros lugares de cada clase en el Super Prime o Super Especial de la fecha, cuando se haya programado, se les otorgará 3 puntos al primer lugar, dos puntos al segundo lugar y un punto al tercer lugar, con las restricciones indicadas en 6.3.

6. PARTICIPANTES - LICENCIAS

6.1 En las pruebas del Campeonato Nacional 2017, en las clases N4, R3, R3Lite, R2, R2Lite y N3, no será requerido un mínimo de automóviles participantes por clase como condición para el otorgamiento de puntaje.

Para tener derecho a participar en el Campeonato Nacional de Rally, los pilotos y navegantes deberán poseer Licencia Nacional de Rally extendida por FADECH, o de alguno de los países afiliados a CODASUR o bien poseer licencia de otro país miembro de la F.I.A., para la cual deberán presentar la autorización indicada en el artículo 2.3.8 del CDI o similar al indicado en el artículo 3.9 del C.D.I. de la A.D.N que emitió la licencia, conforme la normativa vigente en el C.D.I.

A los efectos de su perfecta individualización, para la asignación de los puntos, se considerará como piloto al primero que figure en la ficha de inscripción, y como navegante al segundo piloto aunque este posea licencia de piloto y conduzca el automóvil en parte del Rally.

Los Pilotos deberán además presentar su licencia nacional de conducir habilitada y vigente, o un documento oficial que autorice la conducción por las rutas del país, en la revisión administrativa. El no estar en posesión de dicho documento en la revisión impedirá al piloto su participación.



6.2 REENGANCHES

Para el Campeonato Nacional de Rally 2017, cada rally, al puntuar por etapas, permitirá que los autos que hayan abandonado en la primera etapa antes de su ingreso al parque de asistencia final de etapa reenganchen en la etapa final optando sólo a los puntos de esa etapa.

Para optar a largar en la segunda etapa puntuable del Rally, el concurrente del coche que abandona tendrá inmediatamente que notificar de su intención de reenganchar a la dirección de la prueba en un escrito fechado indicando día, hora y minuto de dicha solicitud y causal probable de abandono y daños al vehículo.

El coche que abandona, independientemente donde se encuentre, queda inmediatamente en régimen de asistencia prohibida, y podrá ser sellado o por el oficial del auto “rastrillo”. Desde ese instante sólo puede ser intervenido por los tripulantes y terceras personas con el sólo objeto de sacarlo de una posición incomoda y/o llevarlo a parque cerrado. Cualquier infracción a esta disposición de asistencia prohibida podrá traer como consecuencia, a juicio de los Comisarios Deportivos hasta la inhabilitación del coche para reenganchar en la otra etapa.

En esta condición de parque cerrado, el coche debe ser llevado por sus propios medios o con una grúa al parque cerrado, vecino del parque de asistencia. La hora límite para entrar en ese parque cerrado será una hora después de la hora ideal de llegada al control horario de ingreso al Parque de Asistencia Final de etapa del último auto en competencia, sin considerar para este horario el Flexible Service si lo hubiere.

Para el caso de un abandono en la última sección del rally, el tiempo máximo de ingreso podrá ser incrementado hasta en 30 minutos por el director de la prueba, mencionando este hecho previamente en el reglamento particular de la prueba.

Estos tiempos máximos podrán ser incrementados en el reglamento particular o durante la competencia por el Director de la Prueba en consulta a los Comisarios Deportivos

Si el coche se presenta después del horario máximo establecido tiene hasta 15 minutos adicionales con penalización para la segunda etapa puntuable de 10 segundos por minuto o fracción de minuto. Después de este atraso máximo permitido no se le permitirá el reenganche.

En este parque cerrado el coche deberá ser revisado por el Comisario Técnico. Con la conformidad y autorización del (los) Comisario(s) Deportivo(s), deberá esperar su turno para ingresar al parque de asistencia final con un tiempo de asistencia igual al asignado al resto de los competidores. Cumplido su tiempo, el coche deberá ingresarse a Parque Cerrado al igual que el resto de los competidores.

Para estos casos, cualquier penalidad por atraso o adelanto en el Parque de Asistencia Final de etapa o en el ingreso a Parque Cerrado Final de etapa, será imputado a la segunda etapa puntuable.

6.3 **Para el Campeonato Nacional de Super Prime**, siendo éstos un especial más del Campeonato de Rally, será aplicable todo lo indicado en el artículo 6.1 además de lo que sigue.

No podrán participar por los puntos, todos aquellos autos que no lleguen al Súper Especial dentro de los tiempos máximos establecidos para el rally correspondiente. Sólo podrán hacerlo en forma separada (no mezclados con los que disputan puntos), en carácter de exhibición, si la organización lo permitiera.

También, en caso de que el rally se iniciara con un Súper Prime, este sólo les otorgará los puntos asignados para el Campeonato de Super Prime a los coches que obtengan puntos en éste y que continúen el rally, terminando dentro de los tiempos máximos establecidos, todos los sectores hasta completar como mínimo el siguiente sector que tenga una prueba especial cronometrada.



7. INSCRIPCIONES

Las inscripciones sólo serán recibidas por Horta Producciones donde se informe en el reglamento Particular de la prueba (R.P.P.), y los datos a consignar serán al menos los siguientes:

- a - Nombre de la competencia para la que solicita la inscripción.
- b - Nombre y Apellido del Piloto, Navegante y Concurrente.
- c - Marca, modelo y Clase a la que pertenece el automóvil.
- d - Numero de las licencias deportivas de piloto y navegante.
- e.- Prioridad del Piloto

Otros detalles sobre las inscripciones se mencionan en el Capitulo V de las Disposiciones Generales para rallies.

8. PRIORIDADES

Las prioridades de los pilotos que podrán ser tenidas en cuenta para establecer la numeración de las tripulaciones inscritas serán consideradas de la siguiente manera:

8.1 PRIORIDAD "A" F.I.A.

Pilotos incluidos en la lista de Prioridad "A" de la F.I.A. para el año en curso.

8.2 PRIORIDAD "B" F.I.A.

Pilotos incluidos en la lista de Prioridad 'B' de la F.I.A. para el año en curso.

8.3 PILOTOS PRIORIDAD "A" CODASUR

Pilotos incluidos en la lista de Prioridad "A" de CODASUR para el año en curso.

8.4 PILOTOS PRIORIDAD "B" CODASUR

Pilotos incluidos en la lista de Prioridad "B" de CODASUR para el año en curso.-

8.5 PILOTO PRIORIDAD "A" NACIONAL

Campeones y Subcampeones Nacionales de rally de las clases N4, R3, y Campeones Nacionales de la R3B y R2 de los tres años precedentes al actual

8.6 PILOTOS PRIORIDAD "B" NACIONAL

Pilotos Campeones Nacionales y sub Campeones de Rally de la Clase N3, N3 Light, Subcampeones de La R3B y R2, y Terceros y cuartos de las clases N4, R3 y N3 en los tres años precedentes al actual.

Pilotos que por sus antecedentes Internacionales o Nacionales sean nominados para esta prioridad por la C.N.R de FADECH.



9. NUMERACIÓN – ORDEN DE LARGADA

9.1 Asignación de Números

Con Excepción de la prueba CODASUR, la numeración de los automóviles será la misma para todo el campeonato y se hará de la siguiente manera:

Los primeros números están reservados a los primeros del ranking del Campeonato Nacional de la categoría N4 de 2016, sin posibilidad de reemplazo por ausencia o renuncia a esa numeración, salvo participación del piloto en otra clase. Los números siguientes los asignará la Comisión Rally Mobil (CRM) , de acuerdo al ranking y la clase, siguiendo en orden por la R3, R2 y N3 para aquellos que se inscriban en la primera fecha. los que se vayan inscribiendo en las siguientes fechas tendrán la numeración correlativa después de los ya asignados. Los números así otorgados, lo serán para todo el campeonato.

El orden de largada inicial de cada competencia será determinada por los Comisarios Deportivos y la organización teniendo en cuenta las prioridades de los participantes, la posición que ocupan en el Campeonato Nacional y las características técnicas de los automóviles, sin que éstos sean los únicos argumentos a ser tomados en cuenta para establecer dichas largadas. Para la primera prueba del Campeonato, también se tomará en cuenta la clasificación final del certamen anterior.

La largada en las competencias del Campeonato Nacional se harán con grilla invertida en Clases y dentro de las mismas invertida en relación al ranking hasta esa fecha.

Se exceptúa de esta disposición a la fecha del Campeonato Nacional que coincide con la aceptada por Codasur, en la que el orden de largada será según la reglamentación de Codasur o la que con este organismo se acuerde.

El Comité de Organización con el acuerdo de los Comisarios Deportivos, tendrán la posibilidad de modificar el ordenamiento de alguna de las tripulaciones si lo considera oportuno.

El orden de largada se mantendrá sin cambios hasta que por lo menos el 10% de la distancia de las Pruebas Especiales se haya completado, o se hubiere disputado una etapa completa.

El orden de largada en la Superespecial podrá ser diferente y a discreción de la CRM.

9.2 Intervalo de Largada

Las veinte (20) últimas tripulaciones (grilla invertida) que larguen una Etapa o Sección estarán distanciados entre sí, por un intervalo mínimo de dos (2) minutos. Para las anteriores el intervalo mínimo será de un (1) minuto. En el caso de pilotos con prioridad F.I.A. o Codasur o Nacional, cualquiera fuera la clase en que participa, no estuvieran entre los últimos (20) pilotos en largar, se le deberá respetar el intervalo de dos (2) minutos con relación al automóvil que lo precede.



9.3 Reordenamiento de Largada

Al final de cada etapa, los Comisarios Deportivos podrán reordenar a las tripulaciones de las Clases N4, R3, R2 y N3 para definir el orden de largada de la etapa siguiente.

Queda librado a su criterio determinar, en cada caso en particular, si el participante justifica con su actuación o antecedentes el hecho de ser mejorado en su orden de largada o aumentado su intervalo con el precedente.

10. PARQUE CERRADO FINAL

Finalizada la prueba, todos los automóviles clasificados deberán ingresar a un Parque Cerrado Final, donde permanecerán hasta por lo menos treinta minutos después de conocida la Clasificación Final Provisoria, o a decisión de los Comisarios Deportivos.

El Director de la Prueba con la anuencia de los Comisarios Deportivos podrá disponer la liberación del Parque Cerrado luego de transcurrido ese tiempo.

El primero y segundo auto clasificado de cada clase, en cada una de las etapas puntuables y en el rally completo, más uno por sorteo entre el tercero y el décimo de esa clase, como mínimo, deberán presentarse en el recinto donde se efectuará la Revisión Técnica Final. La no presentación de dichos coches a la revisión técnica final, aunque hubieran abandonado en la etapa final, dará por resultado la pérdida de los puntos eventualmente ganados. El estado mecánico de un coche en abandono sólo podrá ser evaluado por el comisario técnico quien podrá disponer otras medidas para su revisión.

Los Comisarios Deportivos tienen la facultad de disponer la revisión de cualquier otro automóvil que consideren.

Los Comisarios Técnicos encargados de la verificación podrán requerir a un concurrente la entrega de la parte, conjunto o muestra que consideren de interés para su revisión.

11. ORGANIZACIÓN - RESPONSABILIDADES

El Organizador es el único responsable de toda la organización del rally y del correcto cumplimiento de todas las Normas contenidas en las Disposiciones Generales de Rally, de lo previsto en el C.D.I. y demás resoluciones de la FADECH en particular.

12. MEDIDAS DE SEGURIDAD

El Organizador deberá disponer de medios de comunicación eficientes entre la Dirección de la Prueba y los Puestos de Control de Largada y Llegada de las Pruebas Especiales, y de Controles Horarios, y en puntos intermedios que no estén directamente bajo la supervisión de estos puestos.

En cada largada de Prueba Especial, deberá disponerse de una Ambulancia equipada de acuerdo a lo requerido en el Manual de Seguridad, como así también de personal de Policía, los que estarán a las órdenes del Jefe del Puesto de Control.

El Inspector de seguridad y los Comisarios, están facultados para exigir la presencia de una o más ambulancias extras, y demás servicios de seguridad, donde lo crean necesario.



En el caso de Pruebas Especiales cuyo recorrido sea total o parcialmente con barro, es obligatorio disponer en la largada, a las órdenes del Jefe de Puesto de Control, de un vehículo de doble tracción que pueda reemplazar a la ambulancia, ingresando a la P.E. para socorrer a una tripulación accidentada.

Dentro de una Prueba Especial, la Organización debe tomar todas las precauciones necesarias para garantizar el efectivo cierre de su recorrido, debiendo afectar a la cantidad necesaria de personal de seguridad propia y/o policial para el cierre de todas las posibles vías de acceso principales o alternativas, evitando el ingreso o desplazamiento de vehículos no autorizados y la presencia de animales sueltos, durante los horarios previstos de la competencia.

En caso de falta, ausencia, abandono de su puesto, etc., de la ambulancia prevista en el lugar o la falta de otros servicios de seguridad especiales, a la hora del inicio de una P.E., o durante el desarrollo de una de ellas, el Los Comisarios Deportivos, luego de una espera de treinta (30) minutos como máximo y ante la no normalización de los servicios faltantes, podrá disponer de la anulación de la P.E. o la continuación de la misma, aplicando en este último caso lo reglamentado en el Art. 19.16 de las Disposiciones Generales.

13. CEREMONIA DE PREMIACIÓN

Las tripulaciones con sus automóviles están obligadas a participar de la ceremonia de premiación. De no hacerlo, perderán su derecho a todo premio.

Si un sólo miembro de la tripulación se hace presente, las penalizaciones sobre los premios quedan a criterio del organizador. Para la ceremonia de coronación, los organizadores deberán contar con una rampa y en lo posible con un podio para alojar a las tres primeras tripulaciones clasificadas.

La ceremonia se realizará por clases.

14. INSPECCIÓN PREVIA DE LAS RUTAS

Dentro de los treinta días anteriores a la fecha de realización de un Rally, la CRM dispondrá la realización de una inspección previa a las rutas propuestas por la organización.

El Inspector designado por la CRM revisará el recorrido elegido. Asimismo se analizarán tipos de pisos, Libro de Ruta, Carnet de Ruta, horarios, promedios previstos, etc., pudiendo exigir modificaciones al organizador.

Además, supervisará, con el Organizador, todo lo relacionado con la planificación previa y organización de los esquemas de Seguridad y Sanidad, funcionamiento de los Puestos de Control, sistemas de comunicaciones, lugares y equipamiento de los recintos para Verificaciones Administrativas y Técnicas previas, Parques Cerrados, Verificación Técnica Final, Salas de Prensa, Control Central, lugar para la Reunión Previa con los participantes, etc., funcionamiento y obligaciones de los autos "0" y "00", y en general, el cumplimiento de todas las Normas sobre Organización de Rally que estén aprobadas por la FADECH.

15. SANCIONES APLICADAS POR LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

La exclusión u otras penalizaciones aplicadas por los Comisarios Deportivos de un evento impuestas con posterioridad al Final del Rally, son apelables según lo establecido en el artículo 15 y Anexos de los Procedimientos para las Penalidades y Apelaciones del C.D.I.



16. AMONESTACIONES O APERCIBIMIENTOS

La suma de tres amonestaciones o Apercibimientos en un mismo campeonato, aplicadas por los comisarios deportivos o posteriormente por la Comisión Rally Mobil , implicará la **Suspensión Automática por una fecha**, la cual será inapelable quedando imposibilitado de correr en otra categoría hasta tanto la misma sea efectivamente cumplida en la categoría por la cual le fue impuesta.

17. RECLAMACIONES

El derecho a reclamación sólo corresponde a los Concurrentes, Art. 13 y Anexos del C.D.I.

Toda reclamación deberá ser dirigida al Director de la Prueba por escrito y acompañado de una caución según lo determina el Capítulo XXIV de las Disposiciones Generales.

Todos los gastos de peritaje, desarme o análisis de cualquier otra índole que fuesen necesarios efectuar para comprobar la veracidad de la reclamación estarán a cargo del reclamante si la misma fuera rechazada.

En caso de ser admitida, tales gastos los soportará el denunciado.

Los reclamos por irregularidades técnicas de un vehículo sólo serán procedentes cuando se especifiquen concretamente al elemento cuestionado.

No se admitirá un reclamo que implique globalmente mas de un elemento o el vehículo en su totalidad.

18. APELACIONES

Todos los concurrentes tienen derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos, cuando las mismas sean producto de las Verificaciones Técnicas finales en los términos del Art. 15.3 del C.D.I. y Anexos sobre los Procedimientos para las Penalidades y Apelaciones.

La caución fijada para la apelación es de US\$ 500 o el equivalente en moneda Nacional.

Esta caución es exigible desde el instante que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar, intención que debe ser cumplimentado, bajo pérdida de su derecho de apelación si así no se hiciera, dentro de la hora siguiente de ser notificados de la decisión de los Comisarios Deportivos. Art. 15.3.2 y 15.3.3 del C.D.I.

El plazo para la presentación de la apelación expira a las 96 horas contadas a partir de la fecha y hora de presentación de la intención de apelar a la decisión de los Comisarios Deportivos. Art. 15.3.3 del C.D.I.

Para el caso de que la apelación sea rechazada o el interesado no continúe con la misma, no le será devuelta la caución.

19. RESPONSABILIDAD POR EL PAGO DE MULTAS

Este tipo de sanción le puede corresponder a un piloto, navegante o concurrente, siendo todos solidarios de la responsabilidad del pago de las mismas.



20. INCIDENTE

Un **"incidente"** significa un hecho o una serie de hechos implicando a uno o más pilotos, o integrantes de un equipo, que sea constatado por los Comisarios Deportivos o llevados a éstos por intermedio del Director de la Prueba, de un Juez de Hecho, por un Oficial Deportivo, o mediante una Reclamación, y que, según la opinión de los Comisarios Deportivos

Haya violado el presente Reglamento, las Disposiciones Generales o el CDI.

Haya motivado la interrupción del Rally.

Haya ilegítimamente imposibilitado a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento.

Corresponde a los Comisarios Deportivos dictaminar si uno o varios pilotos involucrados en un incidente deben ser penalizados y podrán imponer a cualquier piloto implicado en el mismo cualquiera de las penalizaciones previstas en el Reglamento de Campeonato, las Disposiciones Generales o en el C.D.I.

Para el caso que se estime necesario investigar más profundamente el hecho, o que corresponda sanciones mayores a las que están habilitados, podrán solicitar a la Comisión de Rally de Fadech el pase al tribunal de disciplina y aplicar la medida provisoria.

Un piloto implicado en un incidente, cualquiera que sea la gravedad y su participación o culpabilidad en el mismo debe hacerse presente ante el o los Comisarios Deportivos en forma inmediata a la finalización de la prueba en cuestión, no pudiendo retirarse de la zona de influencia del Rally sin la autorización de ellos.

En caso de incurrir en el incumplimiento de esta obligación, El comisario Deportivo resolverá el incidente sin oír a los involucrados ausentes, siendo publicada su decisión definitiva.

21. MEDIDA PROVISORIA

Las infracciones que por su gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos puedan dar lugar a la ulterior aplicación de una sanción de suspensión, facultan a aquél a solicitar a la FADECH, dentro de los siete días de disputada la competencia, se le prohíba al presunto infractor participar en competencia alguna durante los treinta (30) subsiguientes a la prueba en que su actuación fue cuestionada.

Igual medida podrá disponer de oficio la FADECH, sujeta a iguales plazos.

Esta medida quedará automáticamente sin efecto cuando al cumplirse los treinta días no se hubiese dictado resolución definitiva correspondiente; siguiendo las actuaciones en el estado en que se encuentren.



INDICE

CAPITULO II

Campeonato Nacional de Rally – Reglamento Año 2017

1.	Disposiciones Generales	1
2.	Reglamentaciones	2
3.	Vehículos Admitidos	2
4.	Características de los Rallies	3
5.	Puntaje	9
6.	Participantes - Licencias	10
6.2	Reenganches	11
7.	Inscripciones	12
8.	Prioridades	12
9.	Numeración - Orden de Largada	13
10.	Parque Cerrado Final	14
11.	Organización - Responsabilidades	14
12.	Medidas de Seguridad	14
13.	Ceremonia de Premiación	15
14.	Inspección Previa	15
15.	Sanciones Aplicadas por los Comisarios Deportivos	15
16.	Amonestaciones o Apercibimientos	16
17.	Reclamaciones	16
18.	Apelaciones	16
19.	Responsabilidad por el pago de las Multas	16
20.	Incidente	17
21.	Medida Provisoria	17
.	Indice	18