



REGLAMENTO DEPORTIVO
CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY
COPEC RALLYMOBIL 2022



V1 - CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY

ESTOS REGLAMENTOS MODIFICAN O COMPLEMENTAN LO INDICADO EN LOS REGLAMENTOS GENERALES PARA RALLY DE FADECH BAJO LA MISMA NUMERACION Y ARTICULADO

PRINCIPIOS GENERALES

1. CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO

La Empresa Horta Producciones, (en adelante, y para los efectos del presente reglamento, el organizador), organiza y produce para FADECH, el Campeonato Nacional de Rally, de propiedad de Fadech, llamado además, Copec Rally Mobil 2022, el que otorga dos títulos de Campeón Nacional por cada Clase y sub Clase, uno para pilotos y otro para navegantes.

- Campeonato Nacional de Rally, para Pilotos y Navegantes
- Campeonato Nacional de Super Especiales para Pilotos y Navegantes

REGLAMENTACION

Serán de aplicación, y en este orden de prelación, todas las reglamentaciones, normas y regulaciones dictadas por CNR de Fadech, las contenidas en el C.D.I. y sus Anexos, las que contiene este reglamento y las que CNR emita, las Disposiciones Generales aplicables a los Rallies de FADECH, las de FIA para sus Campeonatos Regionales (CODASUR) y sus Anexos.

CNR será la abreviación de Comisión Nacional de Rally de FADECH .

CAMPEONATO Y PUNTOS

3 REQUISITOS DEL CAMPEONATO

GENERALIDADES

Se establecen dos tipos de eventos para la disputa de los campeonatos

- . Eventos regulares: dos etapas puntuables– distancia total entre 120 y 180 Km. de recorrido
- . Eventos especiales: tres etapas puntuables– distancia total entre 180 y 240 Km. de recorrido

Para el Campeonato de Pilotos y Navegantes

Se hará un Campeonato Nacional para Pilotos y para Navegantes con puntajes separados para las siguientes clases y sub clases. Puntuara por etapas y en cada una de estas fechas se darán bonificaciones de puntaje por lugar general en el Rally y bonificaciones por el Super Especial de cada fecha.

2. REGLAMENTACIONES

Para las fechas del Campeonato que se desarrollen conjuntamente con la realización de un Campeonato Internacional FIA o Codasur, las reglamentaciones a usar para el Campeonato local podrán ser modificadas o se podrá usar las vigentes para dicha competencia internacional. Dichas modificaciones deberán estar indicadas en el reglamento particular de la fecha.



3.1 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

3.1.1 Atribución de puntos del Campeonato

Para el Campeonato de Rally

Cada Rally puntuará por ETAPAS y bonificará a todos los competidores que terminen el Rally Completo dentro de los tiempos otorgados. También bonificará a los tres primeros lugares del superespecial ligado a cada Rally, de la forma que se indica.

Los eventos que integran el Campeonato Nacional 2022, 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.

Los eventos de dos etapas puntuables podrán desarrollarse en dos o tres días de competencia y los eventos de tres etapas puntuables podrán desarrollarse en tres o cuatro días de competencia.

Las etapas puntuables comprenden las secciones separadas por reagrupamientos nocturnos.

Si se incorporan pruebas especiales o super especiales como prólogo y los días de competencia resultan más que las etapas puntuables, para los efectos de puntuación y sólo para esos efectos, la primera etapa puntuable comprenderá las secciones de los primeros dos días de competencia.

De la misma forma para los efectos de puntuación se definirá como segunda y tercera etapas puntuables de cada fecha a todos los sectores entre el ingreso al parque cerrado de fin de etapa anterior y el ingreso a parque cerrado final de etapa o del rally del día siguiente.

Las secciones que se incluyen en cada etapa puntuable serán especificadas en el reglamento particular de la competencia.

En consecuencia:

Cada una de las dos o tres etapas puntuables así definidas, asignarán puntos para cada clase y subclase de la siguiente manera:

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

3.1.2 Puntos de Bonificación

3.1.2.1 Bonificación por Rally Completo

A todos los competidores que completaren el Rally Completo en cada clase y subclase se les asignará se asignará adicionalmente:

6 - 4 - 3 - 2 puntos (1º al 4º) y 1 punto a cada uno de los puestos posteriores que completaran la prueba dentro de los tiempos asignados.

3.1.2.2 Bonificación por Superespecial.

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 o Subclase 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.

3 - 2 - 1 puntos (1º al 3º)

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.

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.



3.1.3 Atribución de Puntos reducidos

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 y las bonificaciones serán asignados de acuerdo al siguiente criterio:

3.1.3.1 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.

3.1.3.2. 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 de bonificación previstos.

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

3.1.3.3. Para la bonificación de Superespecial.

La bonificación por superespecial no se aplicará solamente si este no se efectuara o no fuera validada ninguna de las etapas del rally.

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 6.2

3.2 CANTIDAD DE RESULTADOS PARA LA CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

Se tomarán en cuenta todos los resultados.

3.3 REQUISITOS MÍNIMOS DE PARTICIPACIÓN

Para obtener el título de Campeón Nacional FADECH, será necesario haber participado en un mínimo de cuatro (4) eventos.

3.4 CANTIDAD DE RALLIES DEL CAMPEONATO

El campeonato está compuesto de ocho (8) eventos, tres de ellos considerados eventos especiales de tres etapas puntuables y cinco eventos regulares de dos etapas puntuables

3.5 CAMPEONATO DE SUPER PRIME

Paralelamente en cada uno de los eventos del Campeonato de Rally estará programado una Super especial puntuable para el Campeonato Nacional de SuperPrime la que a su vez dará bonos extra para el Campeonato de Rally.



3.6 INSCRIPCIONES

No aplican las inscripciones previas para el Campeonato Nacional.

6. CAMPEONATOS

6.1 CAMPEONATO DE RALLY NACIONAL FADECH PARA PILOTOS Y NAVEGANTES

El Campeonato de Rally Nacional FADECH es un Campeonato para los pilotos y navegantes que participan en los eventos con autos de clase RC2Pro y RC4 y sus sub clases, tal como se define en la variante V1 art. 12.6.

6.2 CAMPEONATO DE SUPERPRIME NACIONAL FADECH PARA PILOTOS Y COPILOTOS

El Campeonato de SuperPrime Nacional FADECH es un Campeonato para pilotos y copilotos que participan en los eventos con autos de clase RC2Pro y RC4 y sus sub clases, tal como se define en la variante V1 art. 12.6.

6.3 PUNTOS

Habrá una clasificación por separado de los pilotos y los copilotos elegibles para sumar puntos. La obtención de esos puntos será extraída de las etapas, de la clasificación final y de la superespeciales. Los puntos registrados en cada campeonato estarán siempre a nombre del piloto y copiloto

10. CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLIES

10.1 DURACIÓN DE LOS RALLIES

10.1.4. DISTANCIAS

10.1.4.1 PRUEBAS ESPECIALES

La distancia mínima no podrá ser inferior a 4.5 km salvo en las superespeciales.

La distancia máxima de las Pruebas Especiales no debe exceder de 40 Km.

Sólo FADECH podrá autorizar longitudes fuera de los rangos

La distancia total recorrida en pruebas especiales deberá ser:

-Para los eventos regulares de dos etapas puntuables entre 120 Km y 180 Km.

Con un mínimo de ocho pruebas especiales.

-Para los eventos especiales de tres etapas puntuables entre 180 Km. y 240 Km..

Con un mínimo de doce pruebas especiales.

La extensión de las etapas se debe considerar dentro de un mínimo de 20% y un máximo de 60% de ese recorrido.

10.1.4.2 PARQUES DE ASISTENCIA

La distancia máxima entre Parque de Asistencia será de 200 Km. incluyendo los tramos de enlace.

Si la distancia entre dos Parques de Asistencia consecutivos supera los 120 km. debe disponerse una zona suplementaria de reabastecimiento. Sólo con la aprobación de FADECH y con un estudio de autonomía se podrá aumentar dicho límite.

10.2.6 PROGRAMAS

Los rallies deberán ajustarse a la siguiente programación

Los de dos etapas:

Jueves: reconocimientos - verificaciones administrativas – verificaciones técnicas

Viernes: reconocimientos – verificaciones técnicas – Shakedown - Prueba Clasificatoria si es que esta se realiza. (opcional) - Prueba Súper Especial (opcional).

Sábado: Etapa 1

Domingo: Etapa 2 - Ceremonia de entrega de premios



Los de tres etapas:

Miércoles: reconocimientos - verificaciones administrativas – verificaciones técnicas Jueves: reconocimientos – verificaciones técnicas – Shakedown - Prueba Clasificatoria si es que esta se realiza. (opcional) - Prueba Súper Especial (opcional).
Viernes: Etapa 1
Sábado: Etapa 2
Domingo: Etapa 3 - Ceremonia de entrega de premios

Cualquier modificación a esta programación debe ser especialmente aprobada por FADECH

La Ceremonia de largada (si se encuentra incluida en el programa) podrá realizarse el día jueves o el día viernes previo al inicio de la Etapa 1.

10.4 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 Fadech por intermedio de su CNR quienes analizarán el requerimiento.

Los casos especiales, con tramos de pavimento en caminos de ripio deberán ser autorizados previamente por Fadech por intermedio de 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 podrá ser autorizada sólo por excepción y deberá ser aprobada por Fadech.

10.5 VELOCIDADES

La velocidad promedio 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.

10.6 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.

10.7 PASADAS MAXIMAS POR TRAMO

El máximo de oportunidades en que puede ser disputada una misma PE, sobre el mismo recorrido será de dos por rally, salvo las que se ocupen también como super especiales. Un mayor número de pasadas deberá contar con una autorización por excepción de Fadech.

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 CNR

Solo en casos muy especiales la CNR podrá autorizar tramos mas cortos de 4.5 Km, con largadas individuales y realizar mas repeticiones de las pruebas especiales.



AUTOS ADMITIDOS

12 AUTOS ADMITIDOS EN EL CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY FADECH 2022

12.3 Podrán tomar parte de este Campeonato todos los autos que tengan Homologación Internacional FIA vigente, y quepan dentro de las clases que se definen y además aquellos autos que FIA acepte dentro de sus competencias con autorización especial de la ADN.

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

Podrán participar Automóviles con homologación Internacional FIA vigente del Grupo "R" de Clases RC2, RC4 y RC5 Internacional y que cumplan la definición de 12.4

12.4 Autos Elegibles y Clases definidas:

Con Homologaciones FIA con vigencia de origen o ampliada

Nombre Clase Nacional	Grupo	Tracción y Ruedas Motrices	Características	Homologación
RC2Pro	Rally 2	Integral 4 RM	VR5 y VR2a	Autos Grupo Rally2 homologados a partir del 01/01/2020 y en conformidad con art 261 del anexo J 2022 (Internac.)
	R5	Integral 4 RM	VR5 y VR2a	Autos Grupo R5 homologados antes del 31/12/2019 y en conformidad con art 261 del anexo J 2022 (Internac.)
	R5 Nac	Integral 4 RM	Autorización Nacional	Autos Grupo R5 Nac en conformidad con el art 261 del anexo J 2019 (Autorización Nacional)
RC4	Rally 4	Simple 2 RM	Atmosférico. Más de 1390cc y hasta 2000cc. Turbo Más de 927cc y hasta 1333cc.	Autos Grupo Rally4 homologados a partir del 01/01/2019 en conformidad con art 260 del anexo J 2022 (Internac.)
	R3	Simple 2 RM	Atmosférico. Más de 1600cc y hasta 2000cc. Turbo Más de 1067cc y hasta 1333cc.	Autos Grupo R homologados antes del 31/12/2019 en conformidad con art 260 del anexo J 2019 (Internac.)
	R3	Simple 2 RM	Turbo hasta 1620cc. Nominales	Autos Grupo R homologados antes del 31/12/2019 en conformidad con art 260D del anexo J 2019 (Internac.)
	R2	Simple 2 RM	Atmosférico. Más de 1390cc y hasta 2000cc. Turbo Más de 927cc y hasta 1333cc. VR2C	Autos Grupo R2 homologados antes del 31/12/2018 en conformidad con art 260 del anexo J 2018 (Internac.)
	Rally 5	Simple 2 RM	Atmosférico hasta 1600cc. Turbo hasta 1067cc.	Autos Grupo Rally5 homologados a partir del 01/01/2019 en conformidad con art 260 del anexo J 2022 (Internac.)
	R1	Simple 2 RM	Atmosférico hasta 1600cc. Turbo hasta 1067cc.	Autos Grupo R1 homologados antes del 31/12/2018 en conformidad con art 260 del anexo J 2018 (Internac.)



12.5 AUTOS NACIONALES/REGIONALES

Además, se podrá autorizar que autos con la aprobación de FADECH puedan competir y obtener puntos en el campeonato.

Las solicitudes para la aprobación de estos autos por FADECH, deben ser enviadas a la Comisión de Rally de FADECH adjuntando la documentación correspondiente.

Será necesario que los autos alcancen los requisitos/criterios específicos determinados por Fادهح

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.

12.6 DEFINICION DE CLASES DEL CAMPEONATO

Se hará un Campeonato Nacional para Pilotos y para Navegantes con puntajes separados para las siguientes clases y sub clases.

12.6.1 Clase RC2Pro

Para todos los pilotos y navegantes con autos de los grupos Rally2 (int) y R5 (int) y R5 (Nac) validados por Fادهح.

12.6.1.1 Sub Clase RC2.

-Dentro de la clase RC2Pro se establecerá la sub clase RC2 con el mismo reglamento técnico que la RC2Pro, para pilotos que cumpliendo con los requisitos indicados en el párrafo siguiente sean aprobados por el comité de organización para integrarse y permanecer en dicha sub clase.

-Podrán optar a ser pilotos de la RC2 todos los pilotos que no hayan sido Campeones o Subcampeones en alguna clase de tracción integral en un Campeonato Nacional de cualquier AN de los últimos cinco (5) años y que además no estén exceptuados por lo indicado en el acápite siguiente.

-No podrán optar a esta sub clase aquellos pilotos de la clase que hubieran estado dentro del 104 % de los tiempos netos (sin penalidades) de tres o más etapas del tiempo del ganador de la RC2, en la última temporada.

-Para inscribirse en la sub clase RC2, deberán solicitarlo expresamente y será responsabilidad del inscrito de confirmar su aceptación en la clase.

-Además, la CNR durante el desarrollo del Campeonato podrá retirar de dicha subclase a los pilotos que con sus actuaciones en el mismo a juicio de la comisión organizadora demuestren capacidades mayores que no les permitirían permanecer en dicha subclase.

-Sin que estas condiciones sean las únicas que pueda tener en consideración la CNR, no podrá seguir permaneciendo en la temporada en curso cualquier piloto que en condiciones normales de carrera resulte ganador de la RC2Pro en alguna carrera del campeonato, ni también en condiciones normales de carrera haya tenido en tres etapas o más, tiempos totales (sin penalidades) menores al 102 % del ganador.

12.6.1.2 Los pilotos inscritos y aceptados en la sub clase RC2, por ser sub clase, puntuarán en la clase RC2Pro y por separado además en la subclase RC2.

12.6.2 Clase RC4

Para todos los pilotos y navegantes con autos de los grupos Rally4, R3 y R2, Rally5 y R1.

12.6.2.1 Sub Clase Rally4

Para pilotos y navegantes participando en los autos Rally4

12.6.2.2 Sub Clase R3

Para pilotos y navegantes participando en los autos R3

12.6.2.3 Sub Clase R2

Para pilotos y navegantes participando en los autos R2. A esta SubClase se podrán incorporar los pilotos y navegantes que participen en los autos Rally5 y R1 si los hubiere.



12.6.2.4 Los pilotos inscritos y aceptados en las subclases Rally4, R3 y R2, por ser sub clases, puntuarán en la RC4 y por separado además en las subclases correspondientes.

12.7 CAMPEONATO ABIERTO

El Campeonato en todas las clases y subclases estará abierto a la participación de Pilotos y Navegantes de licencia extranjera.

12.8 CANTIDAD MINIMA DE AUTOS EN CLASES O SUBCLASES

Si hubiera un número muy bajo (cuatro o menos) de participantes proyectados antes de la primera fecha para el Campeonato para una sub clase, esta podría no validarse o bien el comité de organización con la aprobación de la CNR podrá modificar los requisitos de participantes de entrada a la misma para poder validarla. Será decisión de la Comisión Nacional de Rally y del Comité organizador del Campeonato la validación definitiva de esas sub clases.

Si una sub Clase del campeonato definida en 12.6 no se validara, la CNR podrá decidir la incorporación de dichos autos en una sub clase mayor.

13 NEUMATICOS

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

Los neumáticos y compuestos serán de la marca que CNR de FADECH autorice y las medidas y modelos que anuncie en un comunicado oficial y en el Reglamento Particular de la prueba.

COMPONENTES MECÁNICOS

16. COMPONENTES MECÁNICOS

16.1 REMPLAZO DE MOTOR

16.1.1 En caso de fallas del motor entre la verificación técnica y el primer control horario (CH0), se permite su remplazo, sin penalización.

Esta acción deberá ser verificada por el delegado técnico previo al control horario mencionado.

16.2 TURBOCOMPRESORES

16.2.3 En el Campeonato Nacional no será obligatorio sellar los turbocompresores de repuesto en la verificación técnica previa. Se podrán sellar durante el evento en caso de ser utilizados.

16.3 TRANSMISIONES

16.3.2 En el Campeonato Nacional no es obligatorio sellar los componentes de transmisiones de repuesto en la verificación técnica previa. Se podrán sellar durante el evento en caso de ser utilizados.

18. REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO

18.2 SISTEMA DE RASTREO

Para el Campeonato Nacional de Rally, no es obligatorio el uso de un sistema de rastreo electrónico de seguridad a bordo, pero es altamente recomendado

DOCUMENTOS ESTÁNDAR

19. DOCUMENTOS ESTÁNDARIZADOS

19.1 GENERALIDADES

La Guía Oficial de Rally no es obligatoria para los campeonatos de rally de FADECH.



INSCRIPCIONES

23. FECHA DE CIERRE DE INSCRIPCIONES

23.3 FECHA DE CIERRE DE INSCRIPCIONES

La fecha de cierre de las inscripciones se mencionará en los Reglamentos Particulares.

Para las tripulaciones extranjeras se recomienda el cierre de inscripciones, una semana antes del inicio de las verificaciones administrativas, a los efectos de realizar los tramite aduaneros de orden por parte de la organización.

Para las tripulaciones nacionales se recomienda hasta el día martes de la semana en que se realizará el evento.

PUBLICIDAD

29.3 PUBLICIDAD OBLIGATORIA DEL ORGANIZADOR

El organizador dispondrá de un panel de al menos , que debe ser colocado en la parte delantera de las puertas frontales.

El organizador dispondrá además de un panel frontal sobre el parabrisas.

RECONOCIMIENTO

35. RECONOCIMIENTOS

35.1 CARACTERISTICAS DE LOS VEHICULOS DE RECONOCIMIENTO.

Se aplicará lo indicado en el Art 35.1 de las disposiciones generales.

35.3 RESTRICCIÓN DE LOS RECONOCIMIENTOS

35.3.1 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.

35.3.2 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.

35.3.3 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.

35.3.4 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, salvo durante la participación de una competencia oficial autorizada por Fadech en el sector y que sea organizada por la asociación local. 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 y el asunto deberá ser tratado por el Colegio de Comisarios en su primera Reunión. Los Comisarios examinarán los fundamentos de la infracción y podrán aplicar sanciones más graves que pueden llegar hasta denegar la salida de la tripulación implicada.



35.5 SANCIONES

Las penalizaciones a aplicar por transgredir cualquiera de estas disposiciones para reconocimientos indicadas en los artículos 35.3 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.

35.6 SHAKEDOWN / PRUEBA CLASIFICATORIA

Es obligatorio incluir el recorrido del Shakedown y el de la Prueba Clasificatoria, si es que ésta ha sido programada, en el esquema de reconocimientos.

SHAKEDOWN - PRUEBA CLASIFICATORIA

36. SHAKEDOWN

36.2 DESARROLLO DEL SHAKEDOWN

36.2.5 El Shakedown se realizará en grupos de por lo menos una hora de duración. La integración de los grupos (tracción integral y tracción simple) se informará a través de un boletín.

37. PRUEBA CLASIFICATORIA

37.1 GENERALIDADES

37.1.1 En forma opcional, el organizador podrá llevar a cabo una Prueba Clasificatoria en la que participarán los pilotos inscritos de las clases RC2Pro y RC2 y RC4, para establecer el orden de largada de la etapa 1.

Si la cantidad de inscriptos lo justifica, si el organizador lo considera conveniente y si es aprobado por FADECH, la prueba clasificatoria puede ser programada únicamente para pilotos inscritos en la clase RC2Pro, o RC2Pro y RC2

37.1.2 Todos los pilotos clasificados se ordenarán para largar en la Etapa 1 dentro de la sub clase en que se hallan inscrito en el orden inverso de los tiempos de clasificación, siendo el primero de los clasificados en largar dentro de cada clase o subclase el que haga el mayor tiempo en la clasificación.

37.1.3 Estas posiciones no se aplican para una Prueba Súper Especial que estuviese programada como comienzo del rally.

37.1.4 La participación en la Prueba Clasificatoria no es obligatoria salvo que el organizador especifique lo contrario en el Reglamento Particular de la prueba, detallando en este caso las penalizaciones por la no concurrencia. Los pilotos que no participen en esta prueba clasificatoria se ordenarán en la largada de la etapa 1 antes de los que si han participado y ordenados con el criterio de grilla invertida según su ranking.

37.1.5 El tramo de la Prueba Clasificatoria debe:

. Ser disputado como si fuera una Prueba Especial del rally e incluir todas las medidas de seguridad apropiadas.

. Formar parte del programa del rally, pero no parte de los resultados del rally

. Ser representativo del rally

. Tener una distancia de entre 3.50 y 5 Km.

. No tener Chicanas artificiales en su recorrido.

37.1.6 Los neumáticos a utilizar deben cumplir con la profundidad de dibujo mínima de 1,6 mm, requerida en los reglamentos.

37.1.7 Todo competidor que sufra daños en su vehículo que no le permitan continuar con la Prueba Clasificatoria, y no pueda reparar su auto antes de la ceremonia de largada, debe no obstante asistir al acto tal como lo describe en Art. 39



37.2 DISPUTA DEL SHAKEDOWN PREVIO

Los pilotos habilitados para la Prueba Clasificatoria pueden haber participado del Shakedown previo dentro del horario especificado por los organizadores.

Los autos que participen del Shakedown y la Prueba Clasificatoria deben haber cumplido con la verificación técnica previa.

37.3 DISPUTA DE LA PRUEBA CLASIFICATORIA

37.3.1 Los pilotos que participan de la Prueba Clasificatoria iniciarán la misma en el orden que le haya asignado la organización, con un intervalo de dos minutos entre cada auto.

37.3.2 El piloto y el copiloto inscriptos tienen que estar a bordo del auto durante toda la Prueba Clasificatoria

37.3.3 El Orden de Largada y los horarios serán publicados en un boletín. Serán de aplicación los procedimientos estipulados para la largada de una Prueba Especial

37.4 ROTURA DURANTE LA PRUEBA CLASIFICATORIA

37.4.1 Cualquier auto que sufra desperfectos y no pueda concluir la prueba o el tramo de enlace, será recuperado y trasladado al Parque Cerrado por los organizadores, una vez que la Prueba Clasificatoria haya finalizado.

37.5 PARQUE CERRADO LUEGO DE LA PRUEBA CLASIFICATORIA

Cualquier asistencia en un auto una vez iniciada la sección de la Prueba Clasificatoria, está prohibida. Todos los autos que participen de la Prueba Clasificatoria tienen que completar el recorrido y llegar hasta el Parque Cerrado definido por el organizador dentro del tiempo asignado y permanecer en el mismo hasta que sean liberados por los Comisarios. La llegada tarde a dicho parque podrá implicar la anulación de su tiempo de clasificación.

37.6 CHEQUEO ATRASADO O ADELANTADO

Todo chequeo atrasado o adelantado al control horario precedente a la largada de la Prueba Clasificatoria (CHPC) será considerado como una participación incorrecta y se aplicará el art. 44.2.10

37.7 FALSA LARGADA

Toda falsa largada durante la Prueba Clasificatoria, particularmente una hecha antes de que la señal haya sido dada, será considerado como una participación incorrecta y se aplicará el Art. 48.6

37.8 ASISTENCIA

Desde el inicio del cronograma para el Shakedown hasta el horario de largada de la Prueba Clasificatoria, la asistencia puede ser realizada solamente en el Parque de Servicio principal o en el Parque de Servicio designado por el organizador para este propósito.

LARGADAS Y RELARGADAS

41. ORDEN DE LARGADA E INTERVALOS

41.3 NUMERACIÓN Y ORDEN DE LARGADA DE LAS ETAPAS

41.3.1 NUMERACION

Los números asignados a los automóviles en este campeonato lo serán para toda la temporada.

La numeración de los automóviles será determinada por la CNR de Fadech teniendo en cuenta las prioridades de los participantes y las características técnicas de los automóviles.

Para la numeración en la primera prueba del campeonato también se tomará en cuenta la clasificación final del certamen anterior.

Quien haya sido campeón absoluto del año precedente, le será asignado el número 1

41.3.2 ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1

El orden de largada inicial de cada competencia será determinada por los Comisarios Deportivos y la dirección de la carrera teniendo en cuenta 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 de la etapa 1 en las competencias del Campeonato Nacional se hará con grilla invertida en Clases y Sub Clases dentro de las mismas invertida en relación al ranking hasta esa fecha, salvo en el caso en que se haya realizado una prueba clasificatoria. En este caso dentro de cada subclase se reordenarán largando primero los no clasificados y a continuación los clasificados en el orden indicado en el artículo 37.

Se exceptúa de esta disposición a la fecha del Campeonato Nacional que coincida con la que fuera programada e incorporada dentro del esquema de una competencia internacional en la que el orden de largada será según la reglamentación general aprobada para dicha competencia.

Al final de cada etapa, los Comisarios Deportivos podrán reordenar a las tripulaciones 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 reubicado en su orden de largada o aumentado su intervalo con el precedente.

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 dirección de la prueba y los comisarios deportivos.

41.4 LARGADAS DE ETAPAS SIGUIENTES

Las largadas de las etapas 2 y siguientes, se hará también con grilla invertida en Clases y dentro de las mismas invertida en relación a los resultados generales ordenados por Clase hasta la etapa anterior. (No por Subclases como en la etapa 1)

41.5 INTERVALOS 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, y que 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.

41.6 REENGANCHES y RELARGADAS

Para el Campeonato Nacional de Rally 2022, 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 relargar en la siguiente 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 de la etapa, 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 30 minutos adicionales con penalización para la segunda etapa puntuable de 2 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 asignado que se deberá informar especialmente en el Reglamento Particular. 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 siguiente etapa puntuable.

La posición de largada de aquellos autos que hayan abandonado en la etapa anterior, será dentro de su clase inmediatamente antes de los que siguen clasificados en la general. El orden entre ellos será determinado por los comisarios deportivos.

PRUEBAS ESPECIALES

51. PRUEBA SÚPER ESPECIAL

51.4 NO CUMPLIR CON LA PRUEBA SÚPER ESPECIAL DE INICIO DE LA ETAPA 1

Para las tripulaciones que no se presentaron a largar la Prueba Súper Especial que se realice como sección 1 de la etapa 1 (si la hubiera), que tuvieron fallas durante su disputa o quedaron detenidos entre el final de la prueba súper especial y el parque de asistencia o el reagrupamiento nocturno, según corresponda, y no pudieran llegar a este por sus propios medios, se le permitirá realizar reparaciones y continuar la prueba desde el control horario de salida del reagrupamiento nocturno.

En caso de disputarse más de una PSE la reglamentación es la misma.

El tiempo que se le otorgará para la Prueba Súper Especial a las tripulaciones involucradas en esta condición, será el indicado en el Reglamento Particular de la prueba y en su defecto el indicado en 51.5

51.5 ORGANIZACIÓN DE UNA PRUEBA SUPER ESPECIAL

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 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, quince (15) 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 FADECH.

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 dirección de la prueba, 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 carrera 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.

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.

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 recarga 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.

El R.P.P. podrá proponer tiempos asignados o máximos diferentes para las distintas categorías para las pruebas superespeciales.

ASISTENCIA

57. PARQUE DE ASISTENCIA

57.2 CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA

57.2.2 Treinta (30) minutos entre dos grupos de Pruebas Especiales. Se asigna un período de tiempo flexible de 15 minutos, antes de la entrada a los Parques de Asistencia intermedios.

63.7 PARQUE CERRADO DESPUES DEL FINAL DEL RALLY

63.7.1 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 oportuno.

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.

65 RECLAMACION y APELACIONES

65.1 PRESENTACION DE PROTESTA O APELACION

Todas las protestas y apelaciones deberán ser formuladas de acuerdo con lo estipulado en los capítulos 13 y 15 del Código Deportivo Internacional y cuando corresponda con las reglas Judiciales y Disciplinarias de FADECH.

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS LUEGO DEL EVENTO

66. ENTREGA DE PREMIOS DEL RALLY

66.2. ENTREGA DE PREMIOS

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

Las tripulaciones deberán presentarse a la entrega de premios con el buzo de competición y usarlo en forma correcta.

Las tripulaciones deben cumplir con las condiciones acordadas entre la organización y los auspiciantes del campeonato. El no cumplimiento será informado a los Comisarios Deportivos quienes podrán aplicar una sanción de acuerdo a lo mencionado en el Art. 12 del CDI. Las condiciones serán mencionadas en el Reglamento Particular de la Prueba o en un boletín.