



Federación Chilena de Automovilismo Deportivo

FADECH

Reglamento Deportivo
Disposiciones Generales
Rally

2023



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO
E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl
Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





CONTENIDO

PRINCIPIOS GENERALES

1.	CONDICIONES GENERALES.....	1
2.	DEFINICIONES	2

CAMPEONATO Y PUNTOS

3.	REQUISITOS DEL CAMPEONATO	4
4.	CAMPEONATO PARA PILOTOS Y NAVEGANTES	5
5.	CAMPEONATO PARA EQUIPOS	5
6.	CAMPEONATOS DE APOYO	5
7.	CAMPEONATO JUNIOR	5
8.	EMPATE EN EL CAMPEONATO	5
9.	CRITERIOS PARA PILOTOS PRIORITARIOS	6
10.	CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLIES	6

OFICIALES

11.	OFICIALES Y DELEGADOS	7
-----	-----------------------------	---

AUTOS ADMITIDOS

12.	AUTOS ADMITIDOS EN LOS CAMPEONATOS FADECH.....	8
-----	--	---

NEUMATICOS Y RUEDAS

13.	GENERALIDADES	8
14.	SUMINISTRO DE NEUMÁTICOS.....	10
15.	CANTIDAD DE NEUMÁTICOS.....	10

COMPONENTES MECÁNICOS

16.	COMPONENTES MECÁNICOS	10
17.	COMPONENTES MECÁNICOS – CONSTRUCTORES Y EQUIPOS DEL WRC	11
18.	REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO.....	11

DOCUMENTOS ESTANDARD Y VISA FADECH

19.	DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS	12
20.	EMISIÓN DE UNA VISA o AUTORIZACION FADECH	13

SEGUROS

21.	COBERTURA DE SEGURO	13
-----	---------------------------	----





INSCRIPCIONES

22.	PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN	13
23.	FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES	14
24.	ARANCELES DE INSCRIPCIÓN	14
25.	CLASES	14

IDENTIFICACION DEL AUTO

26.	NÚMEROS ASIGNADOS POR TEMPORADA	15
27.	NÚMEROS DE COMPETENCIA	15
28.	NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO	16
29.	PUBLICIDAD	16

CONTROLES ADMINISTRATIVOS Y VERIFICACIÓN TÉCNICA PREVIA

30.	CONTROLES ADMINISTRATIVOS	17
31.	VERIFICACIONES TECNICAS ANTES DEL INICIO DE LA PARTE COMPETITIVA DEL RALLY	17
32.	VERIFICACIONES DURANTE EL RALLY	18
33.	VERIFICACIONES FINALES	18

CONDUCTA EN EL MANEJO

34.	COMPORTAMIENTO	19
-----	----------------------	----

RECONOCIMIENTO

35.	RECONOCIMIENTO	20
-----	----------------------	----

SHAKEDOWN

36.	REQUISITOS PARA EL SHAKEDOWN	22
37.	PRUEBA DE CLASIFICACIÓN	22

LARGADA Y RELARGADA

38.	ACTIVIDADES DE PROMOCIÓN	23
39.	LARGADA CEREMONIAL	23
40.	LARGADA DEL RALLY	23
41.	ORDEN DE LARGADA e INTERVALOS	23

CONTROLES

42.	CONTROLES - REQUISITOS GENERALES	24
43.	CONTROLES DE PASO	25
44.	CONTROLES HORARIOS	26
45.	RETRASO MAXIMO PERMITIDO	27
46.	CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO	27



PRUEBAS ESPECIALES

47.	GENERALIDADES	28
48.	LARGADA DE UNA PRUEBA ESPECIAL	28
49.	FINALIZACIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL	29
50.	POWER STAGE	29
51.	CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL	29
52.	INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL	31
53.	SEGURIDAD DEL COMPETIDOR	31
54.	RELARGADA LUEGO DEL ABANDONO	33
55.	REPARACIONES ANTES DE UNA RELARGADA	34

ASISTENCIAS

56.	ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES	34
57.	PARQUES DE ASISTENCIA	35
58.	VACIAMIENTO DEL TANQUE Y/O REABASTECIMIENTO EN EL PARQUE DE ASISTENCIA	36
59.	ASISTENCIA FLEXIBLE	36
60.	ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)	36

COMBUSTIBLE - REABASTECIMIENTO

61.	REABASTECIMIENTO Y PROCEDIMIENTOS	38
62.	USO DE COMBUSTIBLE	39

PARQUE CERRADO

63.	REGLAS DEL PARQUE CERRADO	39
-----	---------------------------------	----

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS DESPUÉS DEL RALLY

64.	RESULTADOS DEL RALLY	40
65.	PROTESTAS Y APELACIONES	40
66.	ENTREGA DE PREMIOS DEL RALLY	41
67.	ENTREGA ANUAL DE PREMIOS	41



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO
E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl
Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





PRINCIPIOS GENERALES

Reglamentaciones Deportivas para los Campeonatos de Rally FADECH 2023

1. PRINCIPIOS GENERALES

FADECH organiza los Campeonatos de Rally que son de su propiedad. La palabra "Campeonatos" incluye automáticamente los Campeonatos de Rally, los Desafíos de Rally, los Trofeos de Rally y las Copas de Rally de FADECH. Todos los Campeonatos de FADECH, se regirán por los códigos y reglamentos de FIA y FADECH y por estos reglamentos que consisten en artículos aplicables a uno o más de los Campeonatos específicos.

Si algún rally de FADECH se organiza dentro de la estructura de una fecha del Campeonato Mundial de Rally FIA o de una fecha del campeonato CODASUR de Rally, algún texto del presente reglamento puede ser no aplicable y el del campeonato FIA prevalecer.

FADECH publicará un calendario de rallies para cada Campeonato autorizado.

1.1. APLICACIÓN

- 1.1.1. Todos los pilotos, competidores o concurrentes y oficiales que participan en los Campeonatos se comprometen, en nombre de ellos, sus empleados y agentes, a observar todas las disposiciones que se complementen o modifiquen del Código, el Reglamento Técnico aplicable, el presente Reglamento Deportivo y las regulaciones de cada rally.
A los efectos del Reglamento Deportivo actual, los promotores del campeonato, los fabricantes de neumáticos, los proveedores de combustible o cualquier proveedor relacionado con automóviles de competencia se consideran participantes en el rally de acuerdo con el Artículo 1.3 del Código Deportivo Internacional, y como tales deben cumplir las obligaciones que se les imponen y acatar las decisiones de la autoridad deportiva.
- 1.1.2. Solo FADECH podrá conceder excepciones a estas disposiciones
- 1.1.3. Cualquier solicitud de exención (waiver) de las regulaciones aplicables para los Campeonatos deben presentarse en el formulario provisto por la Comisión Nacional de Rally (CNR en adelante) para ese propósito. Cualquier artículo en el Reglamento Particular que pueda cambiar algo en las regulaciones sin la exención (waiver) será anulado.
- 1.1.4. El Director de la Prueba tendrá la responsabilidad de aplicar estas disposiciones y el reglamento particular del rally antes y durante el transcurso del rally. Deberá informar a los comisarios deportivos sobre cualquier incidente de importancia que haya ocurrido y requiera la aplicación de estas disposiciones o del Reglamento Particular del rally y según lo considere apropiado, también notificará por escrito cualquier solicitud de este tipo a los competidores involucrados.
- 1.1.5. Estará prohibido todo lo que no esté expresamente autorizado en este reglamento.
- 1.1.6. Cualquier incumplimiento de estas disposiciones será informado a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer las sanciones previstas en el Código Deportivo Internacional. Cualquier caso no previsto en las disposiciones será estudiado por los Comisarios Deportivos, quienes por si solos tienen la facultad de tomar decisiones como lo estipula el Código Deportivo Internacional (CDI).





1.2. IDIOMA OFICIAL

Toda la documentación y en especial el reglamento particular del rally y todos los boletines, deberán estar escritos en Español y opcionalmente en otros idiomas. En caso de producirse cualquier controversia con referencia a la interpretación de las disposiciones, prevalecerá el texto en Español.

1.3. INTERPRETACIÓN

En caso de que existiera desacuerdo en torno a la interpretación de las presentes disposiciones, solamente FADECH tendrá la autoridad para decidir. Durante el evento, los Comisarios Deportivos decidirán sobre cualquier disputa.

1.4. FECHA DE APLICACIÓN

Estas disposiciones entrarán en vigencia el 1 de Marzo de 2023.

2. DEFINICIONES

2.1. INICIO DEL RALLY

El rally se inicia a partir del día en que se efectúan los controles administrativos o el reconocimiento (el que se realice en primer lugar). La etapa competitiva del rally se inicia en el primer control horario (CH0).

2.2. BOLETÍN o ANEXO

Documento escrito de carácter oficial destinado a aclarar o completar el reglamento particular del rally según se detalla en el Anexo II. Un boletín no puede cambiar ni enmendar las Reglamentaciones Deportivas de los Campeonatos. Esto solo puede hacerse mediante la emisión de una exención (WAIVER) especialmente otorgada por FADECH.

2.3. COMUNICACIÓN

Documento escrito de carácter oficial y de naturaleza informativa que podrá emitir tanto el Director de la Prueba como también los Comisarios Deportivos.

2.4. ZONAS DE CONTROL

Es la zona comprendida entre la primera señal amarilla de advertencia y la señal final de color beige que posee tres bandas transversales.

2.5. TRIPULACIÓN

La tripulación estará compuesta por dos personas a bordo de cada auto, a quienes designaremos como el piloto y el copiloto. A menos que se indique lo contrario, cualquier miembro de la tripulación podrá conducir durante el rally y cada uno deberá portar una licencia deportiva de su ADN vigente para el año en curso y la autorización del Art. 3.9 del CDI válida para el evento si corresponde. Además el piloto debe portar una licencia de conducir válida. Si no aparece ningún concurrente en la solicitud de inscripción, se considera que el piloto también es el concurrente.

2.6. DECISIÓN

Es el documento emitido por los Comisarios Deportivos para anunciar las conclusiones derivadas de una indagación, audiencia o investigación.

2.7. FADECH

Federación Chilena de Automovilismo Deportivo, FADECH

Cualquier mención de FADECH, si esta institución lo valida, puede referirse a la Comisión de Rally de FADECH

2.8. FINAL DEL RALLY

El rally finaliza con la publicación de la Clasificación Final. La parte competitiva del rally finaliza cuando se cumple el último control horario.





2.9. ETAPA

Cada parte competitiva del rally, separada por un reagrupamiento (parque cerrado) por la noche. Si se organizan Pruebas Súper Especiales la noche anterior a la Etapa 1, serán consideradas como Sección 1 de la Etapa 1.

2.10. ZONA DE MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Es una zona establecida para los medios de comunicación antes del control de tiempos a la entrada de los parques de asistencia, parques de servicio remotos o parques de reagrupamiento.

2.11. NEUTRALIZACIÓN

Tiempo durante el cual los organizadores detienen a una tripulación por la razón que sea, y durante el cual se aplican las leyes de parque cerrado.

2.12. NOTIFICACIÓN

Un documento oficial escrito emitido y publicado por el Director de la Prueba y/o los Comisarios Deportivos que informe, según corresponda, a un competidor o varios competidores de la aplicación de este Reglamento y / o el reglamento particular del rally.

2.13. PARQUE CERRADO

Área o condición en la que no se permite ninguna operación, verificación, puesta a punto o reparación en el auto, a menos que así lo estipulen expresamente estas reglamentaciones o los Reglamentos Particulares del rally y en la cual solo podrán acceder los oficiales autorizados.

2.14. ASISTENCIA PROHIBIDA

El uso o recepción por parte de la tripulación de cualquier material fabricado (sólido o líquido, que no sea agua para beber, suministrado por los organizadores), repuestos, herramientas o equipos que no sean los que lleva el auto que compite o la presencia de personal del equipo según se define en estas disposiciones.

2.15. RECONOCIMIENTO

La presencia en un tramo cronometrado de un piloto y/o copiloto, de cualquier forma y en cualquier momento o la presencia de cualquier miembro de la tripulación que tenga la intención de inscribirse en el rally luego de haberse anunciado el evento.

2.16. HORARIOS DE RECONOCIMIENTO

El horario debe estar especificado en los Reglamentos Particulares con el cual las tripulaciones pueden familiarizarse con la ruta del rally

2.17. REAGRUPAMIENTO

Una detención programada por los organizadores bajo condiciones de parque cerrado con control horario en la entrada y salida para permitir que se cumpla el cronograma y/o para reagrupar los autos que aun estén en el rally. El tiempo de detención podrá variar de una tripulación a otra.

2.18. ENLACES

Las partes de un itinerario no utilizadas para Pruebas Especiales.

2.19. SECCIÓN DEL RALLY

Cada parte del rally separada por un reagrupamiento

2.20. ASISTENCIA

Todo trabajo en un auto que esté en competencia, salvo los casos limitados en las presentes disposiciones.





2.21. PRUEBA ESPECIAL

Prueba de velocidad programada en caminos cerrados al público para el rally.

2.22. PRUEBA SUPER ESPECIAL

Cualquier variación de una Prueba Especial según se describe en estas disposiciones la cual estará detallada en el Reglamento Particular del Rally e identificada como tal en el itinerario.

2.23. EQUIPO

Un equipo está formado por el concurrente, la tripulación y el personal de apoyo.-

2.24. CARNET DE CONTROL

Es un documento estandarizado creado para dejar constancia de los tiempos registrados en los diferentes puntos de control fijados en el itinerario.

2.25. ZONA TÉCNICA

Es una zona separada por dos Controles Horarios, a los efectos de que los Comisarios Técnicos efectúen verificaciones.

2.26. EXENCION o WAIVER

Para renunciar a aplicar o modificar intencionalmente cualquier parte de este reglamento, sólo FADECH puede otorgar una EXENCION (WAIVER), en una situación especial, ineludible e individual. Una excepción o waiver no puede cambiar el sentido general del reglamento.

2.27. TARJETA AMARILLA

Fadech puede apercibir con una tarjeta amarilla al organizador de un evento si se observa una grave falta de seguridad en los rallies. Fadech puede decidir no incluir un rally que haya recibido una tarjeta amarilla en el calendario del año siguiente.

2.28. TARJETA AZUL

Fadech puede sancionar con una tarjeta azul a un organizador de eventos si se observa una falta grave de cumplimiento con las reglamentos y los compromisos asumidos (itinerario, estructura organizativa, etc.). Para ser incluido en el calendario del año siguiente, el organizador debe aceptar e implementar la lista de correcciones decididas por la Comisión de Rally.

CAMPEONATO Y PUNTOS

3. REQUISITOS DEL CAMPEONATO

GENERAL

Consulta los detalles relevantes de cada Campeonato

3.1. ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

3.1.1. Atribución de puntos del campeonato.

Para cada título del Campeonato se otorgarán puntos a cada rally o etapa del rally tomando en cuenta la clasificación general de acuerdo a la escala que apruebe Fadech para cada Campeonato.

3.1.2. Podrán otorgarse puntos extra o bonificaciones que estén definidos en el reglamento de cada campeonato y recordados en los reglamentos particulares.

Un equipo/tripulación que se retire de una etapa no calificará para los puntos de esa etapa.-

Para tener derecho a puntos extra el auto deberá permanecer en parque cerrado al final de la competencia.- En el caso de que un auto no esté presente en el Parque Cerrado al final con el fin de tener derecho a puntos extras, no se reasignarán los puntos a los competidores subsiguientes.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





3.1.3. Atribución de puntos reducidos

Salvo que el reglamento de cada Campeonato indique otra cosa, se usará:

En caso de que uno de los rallies que cuentan para un Campeonato o Copa no se pueda correr en su totalidad, los puntos serán otorgados de la siguiente manera sobre la base de la clasificación establecida:

Se otorgarán puntos completos si ha sido disputado más del 66 % del largo fijado de recorrido de la pruebas especiales.

Se otorgará la mitad de los puntos si ha transcurrido entre 33% y 66% del largo fijado en el recorrido de las pruebas especiales.

No se otorgarán puntos si se ha disputado menos del 33% de la duración programada de las pruebas especiales.

Esto es aplicable al Campeonato por los puntos y o bonificaciones de clasificaciones por etapa o por el rally. Para las bonificaciones por clasificación en una sola prueba especial o super especial, esta se dará independientemente del porcentaje de pruebas especiales efectivamente disputadas. Para estos efectos, cualquier decimal se redondeará hacia arriba o hacia abajo al próximo número entero más cercano.

En circunstancias excepcionales, FADECH puede decidir aplicar un principio diferente para la atribución de puntos reducidos.

3.1.4. Para sumar puntos en cualquier Campeonato de Pilotos, la persona designada como piloto en el formulario de inscripción debe conducir el coche en las Pruebas Especiales, excepto en un caso de fuerza mayor que ocurra durante la competición, notificado a los Comisarios y reconocido por ellos

3.2. CANTIDAD DE RESULTADOS PARA LA CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

3.2.1. La clasificación se establecerá tomando en cuenta los criterios requeridos para cada Campeonato. El piloto y el copiloto que hayan totalizado el mayor número de puntos serán declarados campeones/ganadores.

3.2.2. Independientemente de los criterios requeridos para cada Campeonato, todos los resultados se tienen en cuenta para la clasificación final cuando el Campeonato realmente se lleva a cabo en cuatro carreras o menos.

3.2.3. Los títulos se otorgarán si al menos el 50% de los eventos previstos en el calendario inicial se han disputado realmente, con un mínimo de tres (a excepción de los campeonatos programados específicamente para un solo evento).

4. CAMPEONATO PARA PILOTOS Y NAVEGANTES

Consulta los reglamentos relevantes de cada Campeonato (si corresponde).

5. CAMPEONATO PARA EQUIPOS

Consulta los reglamentos relevantes de cada Campeonato (si corresponde).

6. CAMPEONATOS DE APOYO

Consulta los reglamentos relevantes de cada Campeonato (si corresponde).

7. CAMPEONATO JUNIOR

Consulta los reglamentos relevantes de cada Campeonato (si corresponde).

8. EMPATES EN EL CAMPEONATO

8.1. PILOTOS Y NAVEGANTES

Para la clasificación final de un campeonato, la regla para decidir entre pilotos y navegantes que hayan puntuado exactamente el mismo total de puntos será:

8.1.1. De acuerdo al mayor número de primeros lugares, luego de segundos lugares, luego de terceros lugares, etc., logrados en las clasificaciones finales de los rallies donde participaron para lograr el total de puntos.

8.1.2. Si sigue el empate una vez aplicada la regla anterior y si el rally puntúa por etapas, se dirimirá de acuerdo al mayor número de primeros lugares, luego de segundos lugares, luego de terceros lugares, etc., logrados en las clasificaciones finales de etapas en los rallies donde participaron para lograr el total de puntos.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





- 8.1.3. Si aún sigue el empate, será de acuerdo al mayor número de puestos más altos logrados en las clasificaciones de los respectivos campeonatos, teniendo en cuenta únicamente los rallies en los que todos los pilotos y / o copilotos interesados han participado siendo un 11° puesto mayor que cualquier 12° puesto, un 12° puesto mayor que un 13° y así sucesivamente.
- 8.1.4. En caso de un empate posterior, FADECH decidirá quién es el ganador y decidirá entre cualquier otro piloto y copiloto que haya empatado, en base a otras consideraciones que considere apropiada.

8.2. CONSTRUCTORES O EQUIPOS (SI CORRESPONDE)

La regla para decidir entre constructores registrados o equipos registrados que hayan puntuado exactamente el mismo total de puntos será la siguiente:

- 8.2.1. De acuerdo al mayor número de puestos más altos logrados en el número de rallies que hayan participado para formar el total de puntos para cada constructor o equipo, tomándose en cuenta solamente el puesto más alto por rally para cada constructor o equipo.
- 8.2.2. Si sigue el empate una vez aplicada la regla anterior y si el rally puntúa por etapas, se dirimirá de acuerdo al mayor número de primeros lugares, luego de segundos lugares, luego de terceros lugares, etc., logrados en las clasificaciones finales de etapas en los rallies donde participaron para lograr el total de puntos.
- 8.2.3. De acuerdo al número de mejores lugares sin puntuación entre los empatados. Un noveno lugar será mejor que cualquier décimo puesto y así sucesivamente.
- 8.2.4. En caso de que se produzca empate posterior, FADECH decidirá quién será el ganador y decidirá entre cualquier otro constructor o equipo en base a otras consideraciones que estime adecuadas.

9. CRITERIOS PARA PILOTOS PRIORITARIOS

9.1. PILOTOS PRIORITARIOS

- Pilotos que fueron P1 FIA en el Campeonato Mundial de Rally de la FIA en uno de los tres últimos años.
- Pilotos que Ganaron el Campeonato, el WRC2 o el WRC3, en uno de los tres últimos años.
- Pilotos que ganaron el Campeonato Regional de Rally de la FIA en uno de los tres últimos años.
- Pilotos que ganaron la Copa Europea de Rally de la FIA el año anterior.

9.2. REPOSICIONAMIENTO DE PILOTOS PRIORITARIOS

Los Comisarios Deportivos podrán reposicionar a un piloto de prioridad de la FIA cuando éste se haya inscrito con un auto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, no se justifica que se beneficie de su prioridad en el orden de largada inicial.

10. CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLIES

10.1. DURACIÓN DE LOS RALLIES

- 10.1.1. Las superficies de todas la Pruebas Especiales deben ser del mismo tipo durante el rally. Sin embargo, se debe enviar una solicitud de exención a FADECH cuando el uso de secciones limitadas de asfalto en etapas de grava o viceversa excede el 10% de la longitud de una etapa. Una etapa súper especial puede tener diferentes superficies de piso.
- 10.1.2. La duración de un rally puede variar en los diferentes campeonatos. La duración adecuada será la que se aconseje en los reglamentos de cada campeonato. No habrá ninguna distancia mínima o máxima en una Prueba Especial, sin embargo, lo ideal sería que no haya más de 60 km de Pruebas Especiales entre las visitas a los parques de asistencia o zonas de asistencia remotas.
- 10.1.3. Ninguna prueba especial completa debe ejecutarse más de dos veces en un rally, excluyendo las Pruebas Súper Especiales. Cualquier parte o el total de una Prueba Especial ejecutada más de dos veces debe obtener el acuerdo previo de FADECH a través de su comisión de Rally.

10.2. PROGRAMA PARA RALLIES

Además de respetar los criterios que se detallan a continuación, se incentiva a los organizadores a desarrollar sus propias características de rally y a idear su propio programa/itinerario del rally.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





- 10.2.1. La cronología de un evento será en el siguiente orden:
- Reconocimiento
 - Verificaciones administrativas (también podrá tener lugar antes del reconocimiento)
 - Verificaciones técnicas
 - Práctica Libre (de existir)
 - Shakedown (de existir)
 - Prueba clasificatoria (de ser aplicable)
 - Largada Ceremonial (si hubiera)
 - Rally
 - Verificaciones finales (pueden ser posteriores)
 - Ceremonia de premiación en el podio
- 10.2.2. Los eventos podrán durar hasta tres días, sin incluir la sección de largada o la sección de finalización.
- 10.2.3. No Aplica.
- 10.2.4. La ceremonia en el podio debiera realizarse dentro de la hora posterior a la llegada del primer auto al Parque Cerrado Final.
- 10.2.5. El programa de reconocimiento se realizará en uno o dos días. Sin embargo, los organizadores podrán presentar justificaciones a FADECH para modificarlo.

10.3. ACATAMIENTO DEL ITINERARIO OFICIAL Y DEL PROGRAMA DEPORTIVO

- 10.3.1. Salvo en casos de fuerza mayor, el Director de la Prueba deberá asegurarse de que se respete el itinerario.
- 10.3.2. No aplica.

OFICIALES

11. OFICIALES Y DELEGADOS

11.1. COMISARIOS DEPORTIVOS

El Colegio de Comisarios Deportivos (los Comisarios) siempre estará integrado por tres miembros validados por FADECH. Deberá existir un vínculo de comunicación permanente entre los Comisarios y el Director de la Prueba. Durante el transcurso del rally por lo menos uno de los Comisarios deberá estar en la proximidad del HQ. (Dirección de la Prueba)

11.2. DELEGADOS FADECH

Los siguientes delegados pueden ser nombrados por la FADECH y cada uno de ellos elaborará un informe que cubre sus responsabilidades en el rally:

- 11.2.1. Delegado Deportivo de FADECH
El Delegado Deportivo de FADECH se pondrá en contacto con el Director de la Prueba y todos los Restantes delegados designados de FADECH. El Delegado Deportivo de la FADECH también puede desempeñar el papel de Observador de la FADECH
- 11.2.2. Delegado Técnico de FADECH
El Delegado Técnico de FADECH actuará en coordinación con el Director de la Prueba.
- 11.2.3. Delegado de seguridad de FADECH
El Delegado de Seguridad de FADECH es específicamente responsable de monitorear la seguridad del público y los medios. Tiene el poder de retrasar el inicio de una prueba especial por un máximo de 30 minutos si considera que las condiciones de seguridad no son satisfactorias.
- 11.2.4. Delegado de Prensa FADECH
El Delegado de Prensa FADECH se encargará de todos los asuntos de los medios, incluidas las conferencias de prensa de la FADECH previas y posteriores a la competencia.
- 11.2.5. Delegado médico de FADECH
El Delegado Médico de la FADECH se pondrá en contacto con el Director Médico (de rally) en relación con todos los aspectos médicos, incluidos los informes previos al rally
- 11.2.6. Observador FADECH
El o los Observador/es de la FADECH revisarán todos los aspectos del rally y completarán el reporte informativo de la FADECH que corresponda.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





11.3. ENCARGADOS DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURRENTES (CRO)

La función principal del Encargado de las Relaciones con los Concurrentes será proporcionar información o aclaración de los reglamentos y del desarrollo del rally a los concurrentes y tripulaciones.

Debe haber al menos un CRO en cada rally que debe ser fácilmente identificable por los concurrentes y las tripulaciones.

AUTOS ADMITIDOS

12. AUTOS ADMITIDOS EN LOS CAMPEONATOS FADECH

12.1. CLASES DE AUTOS

Sólo podrán ser aceptados los autos de las clases que Fadech autorice para Rallies y para cada Campeonato de Fadech.

- En Campeonatos Nacionales Autos Grupos R2, R3, Rally5, Rally4, Rally2 y R5 con homologación FIA o validada por Fadech que cumplan con los reglamentos técnicos del Campeonato
- En Campeonatos Regionales o Locales Autos con homologación Internacional del grupo N4 y con homologación nacional de los grupos N2 y N3 que cumplan con los reglamentos técnicos de los grupos y además los autos de los grupos aceptados para Rally Nacional.

12.2. DISPOSICIONES ADICIONALES

Solo si el reglamento del Campeonato lo permite, para los pilotos que ingresen con un auto Rally2 que cumple con el Apéndice J 2023, Art. 261, será posible usar partes antiguas después de aplicar un comodín (excepto los comodines en fiabilidad y seguridad).

NEUMATICOS y RUEDAS

13. GENERALIDADES

13.1. PARA TODO TIPO DE AUTOS Y CONCURRENTES

13.1.1. CUMPLIMIENTO

Todos los neumáticos deberán cumplir con este artículo leído en conjunto con el Anexo V.

13.1.2. NEUMÁTICOS CON DIBUJO

Todos los autos deberán estar equipados con neumáticos con dibujo. No están permitidas modificaciones manuales al dibujo original a menos que se mencione en los reglamentos pertinentes.

13.1.3. TRATAMIENTO DE LOS NEUMATICOS

Todo tratamiento mecánico y/o químico de los neumáticos está prohibido. Cualquier dispositivo para calentar los neumáticos una vez colocados sobre la llanta, está prohibido.

Estén o no colocados en las llantas, se permite mantener los neumáticos en un ambiente artificialmente calefaccionado debajo de los 35°C

13.1.4. NUMERO DE CODIGO DE BARRAS

Cada neumático debe tener:

- Dos números de código de barras idénticos moldeados (un sobre cada lado del neumático / es recomendable que cada código de barras tenga un color diferente como es definido por la FIA) o :
- Un número de código de barras solo, moldeado.

Estos códigos de barra serán utilizados para verificar que los mismos neumáticos permanezcan colocados en un auto en particular entre el cambio de neumáticos y el hecho de que los competidores no estén excediendo el número máximo permitido. El código de barra del neumático siempre debe estar visible desde afuera del auto.

13.1.5. CANTIDAD DE NEUMÁTICOS

Todos los competidores pueden usar solamente el número máximo de neumáticos detallado en el reglamento del campeonato y en el reglamento particular del rally.

13.1.6. DISPOSITIVOS PARA MANTENER EL RENDIMIENTO TOTAL DE LOS NEUMÁTICOS

Está prohibido el uso de cualquier dispositivo para el mantenimiento del rendimiento completo de los neumáticos con una presión interna igual o inferior a la presión atmosférica. El interior del neumático (espacio entre la llanta y la parte interna del neumático) debe llenarse sólo con aire.





- 13.1.7. **LLANTAS**
No está permitido ningún dispositivo diseñado para sujetar o fijar el neumático a la llanta.
- 13.1.8. **COLOCACIÓN DE NEUMÁTICOS**
La presión máxima para colocar el neumático en la llanta es de 8 bares a 20°C; esta presión debe permitir que el neumático se pegue a las paredes exteriores de la llanta.
- 13.1.9. **NEUMÁTICOS DE ASFALTO (SECO Y HÚMEDO)**
En todo momento durante el evento, la profundidad del dibujo los neumáticos de asfalto colocados en el auto no debe ser menos de 1.6 mm sobre por lo menos tres cuartas partes de pisada. El fabricante de neumáticos debe proporcionar señales de control visibles. Los neumáticos de asfalto deben cumplir con el Anexo V.
Los participantes pueden seguir usando los homologados con especificaciones anteriores mientras el modelo de pisada esté en cumplimiento del Anexo V.
Por favor referirse a la lista de neumáticos de asfalto publicados en el sitio web de la FIA
- 13.1.10. **NEUMATICOS PARA ASFALTO Y NIEVE**
Si en un rally se permite el uso de neumáticos con clavos, las disposiciones y el método de inspección de los clavos deberán estar especificados en el Reglamento Particular
- 13.1.11. **NEUMATICOS PARA TIERRA / RIPIO**
Ver anexo J
- 13.1.12. **NEUMATICOS PARA NIEVE**
Si en un rally se permite el uso de neumáticos con clavos, las disposiciones y el método de inspección de los clavos deberán estar especificados en el Reglamento Particular
- 13.1.13. **MARCA DE NEUMÁTICOS A SER USADOS**
La marca de neumáticos a ser usado es libre o será aquella convenida en el reglamento del respectivo campeonato.
- 13.2. **PARA TODOS LOS CONCURRENTES INSCRITOS CON UN WRC**
No Aplica
- 13.3. **TODOS LOS CONCURRENTES INSCRITOS CON AUTOS 4WD, RALLY2, R5 y N4**
Referirse a los reglamentos relevantes de cada campeonato.
- 13.4. **PILOTOS NO PRIORITARIOS**
Referirse a los reglamentos relevantes de cada campeonato.
- 13.5. **PILOTOS INSCRITOS CON AUTOS 2WD**
Referirse a los reglamentos relevantes de cada campeonato.
- 13.6. **PILOTOS INSCRITOS CON AUTOS RGT**
No Aplica
- 13.7. **CONTROL**
En cualquier momento durante el evento pueden realizarse controles para verificar la conformidad de los neumáticos. Se marcará con un sello especial. No deberá ser usado todo neumático que no esté conforme
- 13.8. **MARCACIÓN DE NEUMÁTICOS / ZONAS DE CONTROL**
Se podrá establecer una zona de marcado de neumáticos / llantas / lectura de códigos de barras a la salida de los parques de asistencia autorizados, en las zonas de asistencia remota y antes del inicio del Shakedown. Al sólo efecto de asistir el procedimiento de marcado de neumáticos, un miembro del equipo de cada tripulación puede acceder a estas zonas.
La tripulación debe detener su auto y esperar las instrucciones de los oficiales y/o comisarios técnicos. En ausencia de estos la tripulación podrá retirarse de la zona sin detenerse. Se puede establecer una zona de control de marcas de neumáticos en la entrada a los parques de asistencia autorizados y las zonas de asistencia remota.





13.9. ENLACES

En secciones donde no hay incluidas Pruebas Especiales, neumáticos con dibujos no registrados pueden ser usados en los enlaces. Este hecho debe estar mencionado en el RPP.

13.10. AJUSTE DE PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

Se permite el ajuste de la presión de los neumáticos:

- Cuando el tiempo de espera entre un CH que precede a una Prueba Especial y el comienzo de esa Prueba Especial es de más de 15 minutos para cualquier competidor.
- En reagrupamientos de más de 10 minutos de duración para cualquier competidor, si a continuación hay un tramo cronometrado o una tramo cronometrado súper especial.

13.11. PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS Y SENSORES DE TEMPERATURA

Los sensores para medir la presión del aire interno y la temperatura de los neumáticos cuando el automóvil está en movimiento están permitidos y muy recomendados.

Si se utilizan estos sensores, debe haber al menos una luz de advertencia para notificar a la tripulación de una falla probable.

Están prohibidos los sensores para medir la carcasa del neumático, el compuesto del neumático o la temperatura de la llanta.

13.12. RUEDAS DE REPUESTO

Los autos pueden llevar un máximo de dos ruedas de repuesto y deben llevar al menos una rueda de repuesto, si así se estipula en el artículo del anexo J para el grupo del auto.

Cualquier rueda completa colocada en el auto o instalada dentro del auto durante una asistencia deberá llegar al siguiente parque de asistencia o área de asistencia donde sea autorizado un nuevo cambio de neumáticos. No se podrá cargar o retirar del auto ninguna rueda completa en ningún lugar salvo en los parques de asistencia o áreas donde esté autorizado el cambio de los mismos.

13.13. PROVEEDOR DE NEUMATICOS EN EL PUNTO STOP DE UNA PRUEBA ESPECIAL

La presencia de representantes del proveedor oficial de neumáticos designado por FADECH está autorizada en el punto stop de las Pruebas Especiales. En ese punto, pueden llevarse a cabo verificaciones visuales y de temperatura y se puede recoger información relativa a los productos de la compañía.

Si un proveedor de neumáticos incluido en la Lista de neumáticos de asfalto elegibles también es un competidor o un apoyo significativo de un competidor, sus representantes que van al punto de stop deben ser diferentes de los miembros del equipo del competidor (que deben estar enumerados de acuerdo con el Art. 9.15.3 del Código).

13.14. DISPONIBILIDAD DE NEUMÁTICOS

Todos los neumáticos usados en los Campeonatos de Rally de FADECH deberán estar comercialmente disponibles.

14. SUMINISTRO DE NEUMÁTICOS

Para estas reglamentaciones, refiérase a los Reglamentos pertinentes de cada campeonato.

15. CANTIDAD DE NEUMÁTICOS

Para estas reglamentaciones, refiérase a los Reglamentos pertinentes de cada campeonato.

COMPONENTES MECÁNICOS

16. COMPONENTES MECÁNICOS

16.1. REEMPLAZO DE MOTOR

16.1.1. En caso de que falle el motor entre la verificación técnica y el primer Control Horario se permitirá reemplazarlo, pero se le anularán sus tiempos en la clasificación previa si ha participado en esta.

16.1.2. Además de lo antedicho, el mismo block motor se deberá usar desde la verificación técnica hasta la finalización del rally.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





16.2. TURBOCOMPRESORES

- 16.2.1. De aquí en adelante se hará referencia al turbocompresor y al compresor como “compresor”.
- 16.2.2. Las disposiciones vigentes referentes a la brida de aire y marcado se mantienen en aplicación (Art. 254-6.1 y 255-5.1.8.3 del Apéndice J).
- 16.2.3. El compresor colocado en el auto y un compresor de repuesto se chequearán y sellarán en la verificación técnica previa al evento salvo que se indique lo contrario en el reglamento del campeonato.
- 16.2.4. Los compresores se marcarán con el número de auto para uso exclusivo del mismo.
- 16.2.5. Todos los compresores usados deberán permanecer sellados desde antes del inicio del evento hasta el final del rally para que los comisarios técnicos puedan verificarlos.
- 16.2.6. Asimismo, las reglas anteriores son obligatorias para todos los autos cuyos compresores no estén equipados con brida de aire. En este caso, los compresores deberán estar marcados solo para que se puedan contar.
- 16.2.7. En el caso de los vehículos Rally2 y R5 el sistema de control de sobrealimentación homologado FIA (válvula pop-off véase lista Técnica FIA N° 43) debe ser verificada y sellada (según el Anexo J Artículo 261) en la verificación técnica previa al evento. Debe permanecer sellado hasta el final del rally excepto con la aprobación del Delegado Técnico.

16.3. TRANSMISIONES

- 16.3.1. Los pilotos prioritarios FIA podrán usar en cada auto y en cada rally una caja de cambios de repuesto y un juego de diferenciales de repuesto (frente y/o centro y/o parte trasera). La aplicación de esta regla a otros autos inscritos queda librada a criterio de FADECH.
- 16.3.2. Estos componentes de repuesto y los colocados en el auto se marcarán / sellarán en la verificación técnica inicial.
- 16.3.3. El marcado / sellado se llevará a cabo de tal manera que permita a los competidores reemplazar el embrague y los accesorios asociados.
- 16.3.4. Todos los componentes se identificarán por sellos que lleven el mismo número.
- 16.3.5. Todos los marcados / sellados se efectuarán de acuerdo a los detalles publicados por la FIA o FADECH para los distintos modelos de auto.
- 16.3.6. Las cajas de cambio y diferenciales podrán cambiarse en cualquier parque de asistencia, siempre que los comisarios técnicos hayan sido informados con antelación de la intención de hacerlo.
- 16.3.7. Las partes se podrán reutilizar en el mismo auto con la condición de que los sellos y las marcas de la caja de cambios / diferencial(es) desmontado(s) permanezcan intactos.
- 16.3.8. El marcado/sellado deberá permanecer intacto desde la verificación técnica anterior al evento hasta el final del rally. Los comisarios técnicos podrán verificar las marcas/sellos en cualquier momento y al finalizar el rally podrán desensamblar las partes para comprobar su conformidad.

17. COMPONENTES MECÁNICOS – CONSTRUCTORES Y EQUIPOS DEL WRC

No Aplica

18. REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO

18.1. CÁMARAS A BORDO

- 18.1.1. Si el Organizador o el Promotor del Campeonato (si corresponde) lo requiere, el auto de competición deberá llevar una cámara a bordo u otro dispositivo de grabación. Este dispositivo deberá ser instalado por el organizador o por el Promotor del Campeonato contando con la aprobación del verificador técnico.
- 18.1.2. El participante inscrito de cualquier auto que lleve una cámara a bordo deberá tener el consentimiento previo del Organizador o del Promotor del Campeonato (si lo hubiera). Las cámaras autorizadas se identificarán con un adhesivo y se deberán montar en el auto en el momento de la inspección técnica.
- 18.1.3. Los competidores que deseen utilizar una cámara deberán suministrar la siguiente información al Organizador o al Patrocinador del Campeonato (si lo hubiera) por lo menos una semana antes del inicio del reconocimiento: nombre del concursante, número de auto, dirección del participante inscrito y uso de las imágenes.





- 18.1.4. Con el consentimiento previo del competidor, el Director de la Prueba o los Comisarios Deportivos podrán autorizar a los representantes de la productora de televisión oficial a ingresar al parque cerrado durante la noche para realizar el mantenimiento de las cámaras de a bordo, siempre que estén acompañados por un comisario técnico de la prueba.
- 18.1.5. Cualquier interferencia con el (los) sistema (s) durante el rally dará lugar a que el competidor y los hechos sean informados a los Comisarios Deportivos.

18.2. SISTEMA DE RASTREO

En los eventos del Campeonato Nacional y Regionales es aconsejable que todos los autos estén equipados con un sistema de rastreo de seguridad proporcionado por el organizador del rally. Se recomienda que el sistema de rastreo provenga de la Lista Técnica de la FIA No 98: Los sistemas de seguimiento de coches de rally serán obligatorios en temporadas próximas. La instalación se deberá chequear en la inspección técnica. Las instrucciones relacionadas con la colección, retorno y montaje serán emitidas por cada organizador. Cualquier interferencia con el (los) sistema(s) durante el rally, motivará que el competidor será reportado a los comisarios deportivos.

18.3. NIVEL DE RUIDO EN TRAMOS CRONOMETRADOS

Por razones de seguridad, solo en las Pruebas Especiales, se recomienda la posibilidad de colocar un bypass al silenciador, siempre que la salida de los gases de escape cumpla con lo establecido en el Anexo J y, para los autos con convertidor catalítico en los que los gases pasan a través del mismo. En todo momento en las secciones del recorrido, el nivel de ruido deberá cumplir con lo establecido en el Apéndice J. y lo autorizado por los reglamentos de tránsito locales.

DOCUMENTOS ESTÁNDAR Y VISA FADECH

19. DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS

19.1. GENERALIDADES

Deberá cumplirse con el formato y procedimiento de los siguientes documentos como indica el Anexo II:

- Reglamento Particular, (formato electrónico y/o impreso)
- Boletines (formato electrónico e impreso)
- Guía de Rally 1 y/o 2 (formato electrónico), opcional
- Itinerario (formato electrónico e impreso)
- Libro de Ruta, (formato impreso)
- Carnet de Control (formato impreso)
- Formulario de inscripción (formato electrónico e impreso)
- Listas de inscritos (formato electrónico e impreso)
- Listas de largada y resultados del rally (formato electrónico e impreso)
- Libro de Seguridad de los Medios (formato electrónico e impreso), opcional

Los documentos oficiales tales como los resultados provisorios y finales, los boletines y las decisiones deben ser publicados en un tablero oficial digital y/o físico, junto con la hora de publicación.

Los documentos que se publiquen en forma electrónica no serán modificados luego de su publicación en la página web del organizador, salvo que se informe a todos los competidores y a los oficiales y se marquen las modificaciones efectuadas.

19.2. LIBRO DE RUTA / ITINERARIO

Todas las tripulaciones recibirán un libro de ruta el cual incluirá una descripción detallada del recorrido e itinerario obligatorio. El itinerario obligatorio del rally es definido por el libro de Ruta por los diagramas de dirección de ruta y entre los diagramas de dirección de ruta por la ruta definida. Además, en las pruebas especiales los organizadores pueden poner vallas o cualquier otra contención donde crea que los competidores se hayan desviado de la ruta durante el reconocimiento o en la primera pasada de los tramos. Todas las modificaciones deben ser informadas a todos los competidores antes del comienzo de la Prueba Especial correspondiente.

El libro de ruta puede estar disponible sólo o parcialmente en formato PDF.

El uso de un libro de ruta electrónico, si es que estuviera aprobado, debe mencionarse en el Reglamento Particular y debe estar disponible a más tardar en la publicación de la lista de inscritos.

Cualquier desviación de la ruta indicada en el Road Book será reportada a los Comisarios Deportivos.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





19.3. CARNET DE CONTROL

- 19.3.1. Cada tripulación es responsable de:
 - Su carnet de control
 - Entregar el carnet de control en los controles y de la precisión de las anotaciones.
 - Toda anotación efectuada en el carné de control.
- 19.3.2. El oficial deportivo correspondiente es la única persona autorizada para efectuar anotaciones en el carnet de control, excepto en el caso de las secciones marcadas "para uso del competidor".
- 19.3.3. En el caso de ausencia del sello o de la firma de cualquier control, la ausencia de una anotación del tiempo en un control horario, o la falta de presentación del carnet de control en cada control, la tripulación en cuestión se considerará retirada en ese control. Esta información la comunicará el Director de la Prueba al final de la sección.
- 19.3.4. Cualquier divergencia entre los tiempos anotados en el carnet de control de la tripulación respecto a los registrados en los documentos oficiales del rally constituirá un asunto a investigar por parte del Director de la Prueba.

20. EMISIÓN DE UNA VISA o AUTORIZACION FADECH

Ver Anexo IX – Exigencias en materia de Organización

SEGURO

21. COBERTURA DE SEGURO

21.1. DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DEL SEGURO

El Reglamento Particular deberá detallar la cobertura de seguro contratada por los organizadores, el que deberá incluir a los oficiales del rally.

21.2. COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- 21.2.1. La prima del seguro que se deberá incluir en el arancel de inscripción deberá garantizar una cobertura adecuada por responsabilidad civil frente a terceros (responsabilidad civil).
- 21.2.2. La cobertura de responsabilidad civil debe ser adicional y sin perjuicio de cualquier póliza de seguro personal tomada por un concurrente o cualquier persona o entidad legal que este tomando parte del rally.
- 21.2.3. La cobertura del seguro debe cubrir al menos durante el Shakedown o las prácticas libres oficiales y la clasificación, a los competidores que participan del itinerario del rally desde la primera obligación de la parte competitiva hasta el término del rally o el momento de el abandono permanente o la descalificación. Los autos que se hayan retirado y hayan tomado una nueva largada no serán considerados con un abandono permanente.

21.3. EXCLUSIÓN DE LA COBERTURA

Los vehículos de asistencia y los autos utilizados para el reconocimiento, aún aquellos que tengan placas especiales emitidas por los organizadores, no estarán cubiertos por la póliza de seguros del rally.

INSCRIPCIONES

22. PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

22.1. ENTREGA DE FORMULARIOS DE INSCRIPCIÓN (SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN)

Toda persona poseedora de una licencia de competición reconocida por la FIA que desee participar en un rally deberá enviar el arancel de inscripción correspondiente y el formulario de inscripción completado a la secretaría del rally antes de la fecha de cierre, tal como lo estipula el Reglamento Particular. Una solicitud de inscripción electrónica (Internet) puede ser aceptada y confirmada mediante la firma personal del participante a más tardar en los controles administrativos. El formulario de inscripción deberá estar acompañado de una copia de la licencia válida del concurrente.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





22.2. MODIFICACIONES EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

Un competidor podrá reemplazar libremente el auto declarado en el formulario de inscripción por otro del mismo grupo y la misma clase, hasta el momento de la verificación técnica.

22.3. AUTORIZACIONES ADN

Los concurrentes extranjeros, pilotos y copilotos, deberán tener autorización de su ADN de acuerdo al Art. 3.9.4 del Código.

22.4. CAMBIO DE CONCURRENTE Y/O MIEMBRO(S) DE LA TRIPULACIÓN

Se permite un cambio de concurrente hasta el cierre de las inscripciones.- Solo el concurrente inscrito en el evento podrá realizar esta solicitud.

Después del cierre de las inscripciones, un miembro de la tripulación podrá ser sustituido con la autorización de:

- Los organizadores, antes del inicio de los controles administrativos.
- Los Comisarios, luego del comienzo de estos controles y antes de la publicación de la lista de tripulaciones habilitadas para tomar la largada.

Solamente la FADECH podrá autorizar el reemplazo de ambos miembros de la tripulación y del concurrente después del cierre de inscripciones.

22.5. COMPROMISO DE LOS CONCURRENTES Y MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Por el solo hecho de firmar un formulario de inscripción, el concurrente y la tripulación se someten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el Código y sus Anexos, a estas disposiciones y al Reglamento Particular del Rally.

23. FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

23.1. RESPETO DE LAS FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES.

La fecha de cierre para las inscripciones en cada Rally debe respetarse, independientemente de los plazos de inscripciones del Campeonato.

23.2. FECHAS DE CIERRE DE INSCRIPCIONES

La fecha de cierre estándar debe estar anunciada en boletines previos y en el reglamento Particular de la prueba.

24. ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

24.1. ACEPTACIÓN DEL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

El formulario de inscripción se aceptará solo si viene acompañado del arancel total de inscripción.

24.2. REINTEGRO DE LOS ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

Los aranceles de inscripción serán reintegrados totalmente:

- A los candidatos cuya inscripción no ha sido aceptada.
- En caso de que no se realice el rally

24.3. REINTEGRO PARCIAL DE ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

Los aranceles de inscripción se reintegrarán en forma parcial en caso que se den las condiciones establecidas en el Reglamento Particular.

25. CLASES

25.1. CAMBIO DE LA CLASE RESPECTO DE LA INSCRIPCIÓN

En el momento de la verificación técnica, si no existe correspondencia entre el auto presentado y la clase/grupo que figura en la inscripción, los Comisarios podrán transferirlo a la clase/grupo correspondiente que recomienden los Delegados Técnicos o el Jefe de técnicos.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





IDENTIFICACION DEL AUTO

26. NÚMEROS ASIGNADOS POR TEMPORADA

Ver reglamentos de cada Campeonato

27. NÚMEROS DE COMPETENCIA

27.1. GENERALIDADES

- 27.1.1. El organizador entregará a cada tripulación un número de identificación, el cual se colocará en su auto en las posiciones determinadas con anterioridad a la verificación técnica.
- 27.1.2. La publicidad oficial dentro de esta identificación será obligatoria y no podrá ser rechazada por los competidores. No se permitirá ninguna modificación en estos paneles.
- 27.1.3. El promotor del Campeonato (si corresponde) puede tener requisitos publicitarios adicionales.

27.2. PANELES PARA PUERTA DELANTERA

- 27.2.1. Dos paneles para la puerta frontal de 67 cm de ancho por 17 cm de altura incluyendo un borde blanco de 1 cm. Cada uno de estos paneles tendrá un espacio con un número de competición negro mate el cual siempre deberá estar al frente del panel. Los números serán de color amarillo fluorescente (PMS 803), de 14 cm de altura y con un ancho de trazo de 2 cm. El resto de este panel para puerta quedará reservado para la publicidad obligatoria del organizador.
- 27.2.2. Cada panel se colocará horizontalmente en el borde de arriba de cada puerta delantera, con el número en la parte delantera. La parte superior de la placa debe estar entre 7 cm y 10 cm por debajo del límite inferior de la ventana.
- 27.2.3. No se podrá colocar ninguna señal que no sea el esquema de color del auto dentro de los 10 cm de este panel.

27.3. VENTANA TRASERA

En la ventana trasera se colocará un panel con un máximo de 30 cm de ancho y 10 cm de altura, ubicado al centro y en la parte inferior de la ventana trasera. Un área adyacente de 15 cm x 15 cm incluirá el número de competición en color anaranjado fluorescente (PMS 804), de 14 cm de altura sobre un fondo claro. Este número puede ser reflectante y deberá ser visible desde atrás al nivel de la vista.

27.4. VENTANAS LATERALES

Dos números para cada una de las ventanas laterales traseras que deberán tener 20 cm de altura y un ancho de trazo de al menos 25 mm, en color anaranjado fluorescente (PMS 804), y puede ser reflectantes. Estos números se colocarán en la ventana lateral trasera adyacente al nombre de la tripulación.

27.5. PANEL DEL TECHO

- 27.5.1. Un panel de techo de 50 cm de ancho por 52 cm de altura, que se colocará en el techo con la parte superior hacia el frente del auto. Se exhibirá un número de competición negro mate de 5 cm de ancho x 28 cm de altura sobre un fondo blanco mate de 50 cm de ancho por 38 cm de altura.
- 27.5.2. Cualquier publicidad obligatoria del organizador deberá entrar dentro de un espacio del mismo ancho (50 cm) y 14 cm de altura (o 2 x 7 cm de altura), situado por encima y/o por debajo de los números.
- 27.5.3. La distribución de los paneles del techo a los competidores queda a criterio del organizador.

27.6. PLACA FRONTAL

Una placa que quepa dentro de un rectángulo de 43 cm de ancho por y 21.5 cm de altura que incluirá por lo menos el número de competición y el nombre completo del rally que proveerá la organización.





28. NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO

28.1. VENTANA LATERAL TRASERA

En la ventana lateral trasera de ambos lados del auto, adyacente al número de competición deberá aparecer la primera inicial o iniciales del nombre y el apellido completo del piloto y copiloto, así como las banderas nacionales del país de la ADN del cual obtuvieron su licencia. Los nombres deberán ser:

- En Helvética blanca.
- En mayúscula la inicial o iniciales y la primera letra de cada nombre y el resto en minúscula.
- De 6 cm de alto (mayúsculas) con un ancho de trazo de 1.0 cm.
- El nombre del piloto se colocará arriba en ambos lados del auto.

28.2. PLACAS DE PUERTAS / NÚMEROS DE COMPETICION / NOMBRE DE LOS PILOTOS



29. PUBLICIDAD

29.1. Los competidores podrán colocar cualquier tipo de publicidad en sus autos, siempre que:

- Esté autorizada por las leyes nacionales y las disposiciones de FADECH y de la FIA.
- No tenga carácter ofensivo
- No sea de naturaleza política o religiosa.
- Respete las disposiciones sobre los números de la competencia.
- No interfiera con la visual de la tripulación a través de las ventanas.
- Que cumpla con las disposiciones del Art. 10.6.2 de Código.-

29.2. El nombre de un constructor de automóviles no podrá estar asociado con el nombre del rally ni aparecer en los espacios publicitarios obligatorios del organizador.

29.3. El texto de toda publicidad del organizador de carácter obligatorio deberá estar claramente indicado en el Reglamento Particular o informado en el boletín oficial ante del cierre de las inscripciones del rally.





29.4. PUBLICIDAD OPCIONAL DEL ORGANIZADOR

- 29.4.1. Si FADECH lo aprueba expresamente, el organizador podrá requerir que los competidores lleven publicidad opcional. Si un competidor se niega a esta publicidad el arancel de inscripción se podrá aumentar pero no podrá ser superior al doble.
- 29.4.2. El espacio para la ubicación de la publicidad opcional siempre debe ser especificado por el organizador. No podrán imponerse a los competidores aranceles adicionales por publicidad opcional que refiera a una marca de automóviles, neumáticos, combustible o lubricante, si el competidor rechaza dicha publicidad.
- 29.4.3. Los competidores que acepten la publicidad opcional de los organizadores de la manera especificada en el Reglamento Particular deberán reservar espacio para ello, que no puede ser más del doble que la publicidad obligatoria.- No se permiten modificaciones a la publicidad.
- 29.4.4. La publicidad opcional del organizador deberá estar claramente indicada en el Reglamento del Campeonato y/o en el Reglamento Particular. Si en un boletín se publica la publicidad opcional y se generan conflictos con la publicidad de los competidores, el competidor podrá rechazar dicha publicidad opcional sin pagar ningún cargo adicional

29.5. IDENTIFICACION Y PUBLICIDAD DE CAMPEONATOS

- 29.5.1. El promotor del campeonato (si lo hubiera) puede tener requisitos publicitarios adicionales. Las siguientes áreas están reservadas para que un Promotor del Campeonato (si corresponde) aplique la identificación y publicidad del Campeonato a través de juegos de pegatinas:
 - Un espacio (15 cm de alto y todo el ancho del parabrisas), siempre que cumpla con las leyes nacionales del país del rally.
 - Un espacio de 6 cm de alto y 67 cm de ancho inmediatamente debajo del panel de la puerta frontal descrito en el art. 27.2.1.
 - Sólo si lo menciona el reglamento del Campeonato, un espacio de 10 cm de alto y 20 cm de ancho en el salpicadero del coche, en el campo de la cámara de a bordo del Promotor del Campeonato.-
- 29.5.2. Cualquier publicidad incluida en la identificación del Campeonato debe cumplir con los Artículos. 29.1 y 29.2.

CONTROLES ADMINISTRATIVOS Y VERIFICACION TECNICA PREVIA

30. CONTROLES ADMINISTRATIVOS

30.1. HORARIO

Los pilotos y navegantes que participan en el Rally deben presentarse ante los controles administrativos de acuerdo con el cronograma publicado en el Reglamento Particular. Las multas por retraso se detallarán en el Reglamento Particular.

30.2. DOCUMENTOS REQUERIDOS

Durante las verificaciones administrativas se controlaran los siguientes documentos originales y válidos:

- Licencia de concurrente (Si corresponde)
- Licencias deportivas de piloto y copiloto.
- Licencia de conducir válida del piloto y copiloto.
- Pasaportes o identificación del piloto y copiloto.
- Autorización ADN, para todos los concurrentes y / o pilotos / copiotos extranjeros.
- Controlar que este completo el formulario de inscripción
- Documentos del auto de competencia
- Cualquier otro documento que un organizador desee examinar (por ejemplo, un certificado de cobertura de seguro de automóvil) debe figurar en el Reglamento Particular

31. VERIFICACIONES TECNICAS ANTES DEL INICIO DE LA PARTE COMPETITIVA DEL RALLY.

31.1. GENERALIDADES

- 31.1.1. Un representante del equipo podrá presentar el auto para verificación técnica, salvo disposición en contrario del Reglamento Particular.





- 31.1.2. En la verificación técnica los competidores deberán presentar todos los ítems de vestimenta, incluyendo cascos y dispositivo de retención de cabeza (antes denominado HANS®) que se vayan a utilizar. (Se chequeará el cumplimiento de las disposiciones del anexo L Cap. III del código Deportivo Internacional CDI)
- 31.1.3. Si se estipula en el Reglamento del Campeonato correspondiente, los autos deben tener sus protectores (Chapón) retirados para el sellado de las cajas de cambios y diferenciales, y se deben mantener con el auto con el propósito del pesaje.
- 31.1.4. La tripulación deberá exhibir la ficha original de homologación certificada del auto.
- 31.1.5. Los técnicos exigirán que el auto sea identificado.- El chasis y el block del motor serán marcados.
- 31.1.6. Solo aquellos componentes que hayan sido sellados en las verificaciones iniciales se pueden usar durante todo el Rally. Tales componentes deben permanecer siempre sellados.
- 31.1.7. Luego de la verificación técnica, si se constata que un auto no cumple con las disposiciones técnicas y/o de seguridad, se debe hacer que el auto cumpla con esas normas y se vuelva a verificar nuevamente en el momento y lugar mencionados en el Reglamento Particular. Si el automóvil aún no cumple con las reglamentaciones, los Comisarios, a propuesta del Delegado Técnico Jefe, pueden denegar la largada

31.2. HORARIO

En el Reglamento Particular o en un Boletín se establecerá un horario para las verificaciones técnicas, el sellado de componentes y la verificación del peso de los autos.

32. VERIFICACIONES DURANTE EL RALLY

32.1. CONTROLES ADICIONALES

Se podrán efectuar controles sobre los ítems de seguridad, incluyendo la indumentaria, así como sobre la conformidad del auto en cualquier momento durante el rally, incluyendo el Shakedown, las Prácticas Libres y la Prueba Clasificatoria, cuando corresponda, a discreción exclusiva y siguiendo las instrucciones del Comisario Técnico y con el conocimiento y aprobación de los Comisarios Deportivos.

32.2. RESPONSABILIDAD DEL CONCURRENTE

- 32.2.1. El concurrente es responsable de la conformidad técnica de su auto en el desarrollo de todo el rally y debe ser capaz de proporcionar cualquier documento oficial relacionado.
- 32.2.2. En caso de que se coloquen marcas identificadoras (Art. 31.1.6 y 16 y 17), es responsabilidad del competidor ver que se preserven intactas desde la verificación técnica previa al evento hasta el final del rally o hasta que sea autorizado el corte de los sellos o precintos.- En caso de que estas faltaran, se informará a los Comisarios.
- 32.2.3. Es también responsabilidad de los concurrentes asegurarse que cualquier parte del auto que se haya manipulado durante la inspección técnica se haya reinstalado correctamente.
- 32.2.4. Cualquier fraude que se descubra, y en especial marcas de identificación presentadas como originales que hayan sido retocadas o manipuladas, se informará a los Comisarios.

33. VERIFICACIONES FINALES

33.1. PARQUE CERRADO FINAL

- 33.1.1. Luego de terminar con las formalidades de llegada, los autos deben colocarse en un parque cerrado donde permanecerán hasta que sean liberados por decisión de los Comisarios.
- 33.1.2. La clasificación provisoria se publicará a la hora especificada en el Reglamento Particular (o en un boletín), se realizará tan pronto como sea posible después de que el último automóvil se haya registrado en el control final, incluso si las verificaciones técnicas finales continúan en curso.

33.2. SELECCIÓN DE AUTOS A REVISAR

La inspección posterior al rally que involucre el desarme de un auto puede ser llevada a cabo tanto a discreción de los Comisarios, como virtud de una protesta o mediando la recomendación del Director de la Prueba y/o el Delegado Técnico a los Comisarios Deportivos.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





33.3. FICHA DE HOMOLOGACIÓN

La ficha completa de homologación de la FIA, o de FADECH y otras certificaciones que sean necesarias deberán estar disponibles para la verificación final. Los documentos originales FIA o FADECH originales correspondientes deberán estar siempre disponibles.

CONDUCTA EN EL MANEJO

34. COMPORTAMIENTO

34.1. REGLAS GENERALES

- 34.1.1. Las tripulaciones siempre deberán comportarse de manera deportiva.
- 34.1.2. Cuando los autos se encuentran bajo régimen de parque cerrado (Art.63.1), solo los miembros de la tripulación o los oficiales podrán moverlos, en otro momento cualquier persona podrá empujar un auto a mano. Cualquier otra manera de mover el auto que no sea por la fuerza propia o a mano, está prohibida salvo otra que sea permitida en estas regulaciones.-
Excepcionalmente, en las Pruebas Especiales, los autos pueden ser remolcados o empujados para traerlos de vuelta al camino del rally o para despejar la ruta del rally.
- 34.1.3. Las exhibiciones (trompos) solo podrán realizarse cuando así lo permita el Reglamento Particular del rally.
- 34.1.4. Las tripulaciones siempre deberán conducir en dirección de la Prueba Especial. (excepto al único efecto de dar la vuelta para reposicionarse).
- 34.1.5. En los tramos de enlace que son calles o vías públicas y al comienzo de una Prueba Especial, el auto de competición solo deberá conducirse sobre cuatro ruedas y neumáticos que giren libremente.-
- 34.1.6. Cualquier automóvil que no cumpla con este artículo se considerará como retirado según el Art. 54. Los Comisarios podrán imponer una penalización adicional.
Está prohibido conducir durante la competición con un parabrisas muy dañado que obstruya significativamente la visión del conductor. Se le puede prohibir a la tripulación involucrada continuar por decisión de los Comisarios. Después de la reparación, la tripulación puede reiniciar, si corresponde, de conformidad con el Artículo 54.
Se permite seguir conduciendo en una prueba especial sin un parabrisas instalado solo si ambos miembros de la tripulación usan gafas protectoras de acuerdo con la especificación EN 1938 o casco integral con visera cerrada.
Sin embargo, en cualquiera de los casos anteriores, la policía puede detener un automóvil y evitar que prosiga según las leyes nacionales de tránsito.

34.2. DURANTE EL RECONOCIMIENTO y/o ENLACES DEL SHAKEDOWN

- 34.2.1. Se hace hincapié en que el reconocimiento no es práctica. Todas las leyes de tránsito del país en el cual se hace el rally deberán ser estrictamente respetadas así como la seguridad y los derechos de los demás usuarios de las calles y caminos, tanto durante los reconocimientos como en los enlaces del Shakedown.
- 34.2.2. El exceso de velocidad durante el reconocimiento de las Pruebas Especiales / Shakedown y cualquier ruta de enlace implicará una multa que aplicará el Director de la Prueba de la siguiente forma:
Referirse a los reglamentos de cada Campeonato.
Se sugiere poner un valor por cada Km./Hora por sobre lo autorizado.
Cualquier aplicación de este tipo de sanción por parte del Director de Prueba será notificada por él al competidor en cuestión
- 34.2.3. Otras infracciones de tránsito durante el reconocimiento implicarán una multa que aplicarán los Comisarios de acuerdo al Art. 34.3.4
- 34.2.4. El monto de esta multa no se verá alterado por ninguna multa impuesta por la policía.
- 34.2.5. La multa se duplicará en caso de que se cometa una segunda infracción durante el reconocimiento en el mismo rally.





34.3. VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY / LEYES DE TRANSITO

- 34.3.1. Durante el rally, ambos miembros de la tripulación deben cumplir con las leyes nacionales de tránsito.
- 34.3.2. En el caso de una infracción de la leyes de tránsito cometidas por una tripulación que participa en la competencia, los oficiales de policía y funcionarios que hayan notado la infracción deben informar al infractor de la misma manera que a los usuarios normales de la carretera
- 34.3.3. Si la policía o el funcionario deciden no detener al conductor en infracción, pueden, sin embargo, solicitar la aplicación de cualquier sanción establecida en la reglamentación aplicable, sujeto a lo siguiente:
- Que la notificación de la infracción se realiza a través de canales oficiales y por escrito, antes de la publicación de la clasificación provisoria
 - Que las declaraciones son suficientemente detalladas para que la identidad del conductor infractor se establezca sin lugar a dudas, y que el lugar y la hora de la infracción sean precisos
 - Que los hechos no queden abiertos a varias interpretaciones.
- 34.3.4. Penalizaciones por infracciones durante la competencia del rally:
Las tripulaciones podrán ser penalizadas de la siguiente manera:
- a) Primera infracción:
 - Exceso de velocidad: una multa, preferentemente que dependa de los Km/h por sobre la velocidad límite, aplicada por el Director de la Prueba que debe estar indicada en el reglamento del Campeonato o en el reglamento particular. Si no estuviera indicada podrá ser hasta de \$ 5000 por cada km./h por sobre la velocidad límite.
 - Además, los Comisarios podrán aplicar una penalización adicional.
 - b) Segunda infracción:
 - Exceso de velocidad: una multa que podrá llegar a duplicar la indicada en a. aplicada por el Director de la Prueba
 - Además, los Comisarios podrán aplicar una penalización adicional.
 - c) Tercera infracción:
 - Una penalización de 5 minutos aplicada por el Director de la Prueba.
 - d) Cuarta infracción:
 - Descalificación aplicada solo por los Comisarios Deportivos
- Cualquier aplicación de este tipo de las regulaciones por parte del Director de la Prueba será notificada por él al competidor en cuestión

- 34.4. Las sanciones previstas en el art. 34.2 y 34.3 no evitan que los Comisarios impongan penalizaciones adicionales si lo consideran necesario.-

RECONOCIMIENTOS

35. RECONOCIMIENTO

35.1. AUTOS DE RECONOCIMIENTO

- 35.1.1. Requisitos Comunes:
- El auto deberá estar pintado de un solo color, sin publicidad, adhesivos, etc.
 - Se autoriza el uso de protección para los bajos del chasis (que cumpla con las disposiciones del Grupo N)
 - Se autoriza el uso de dos faros adicionales homologados.
 - La tripulación podrá usar un sistema de intercomunicación "Simple" (sin cascos)
 - Pueden colocarse equipos de navegación a bordo
 - Pueden utilizarse autos que conformen las siguientes especificaciones:
- 35.1.2. Autos estándar
- Autos estándar totalmente sin modificar, tal como se ofrecen a la venta al público en general.





35.1.3. Autos de producción

- El motor será de producción en serie (cumpliendo con las disposiciones del Grupo N)
- La caja de cambios será de producción en serie (cumpliendo con las disposiciones del Grupo N).
- El escape será de producción en serie con un nivel máximo de ruido dentro de la tolerancia legalmente permitida por el país organizador.
- Las suspensiones deberán cumplir con las disposiciones del Grupo N
- ~~Se autoriza la colocación de una barra antivuelco de seguridad de acero que cumpla con los artículos 253 8.1 a 8.3 del Anexo J. (No aplica)~~
- Se autoriza el uso de butacas de colores similares a los del interior del auto.
- Las llantas son libres dentro de los límites del Anexo J, Grupo N.

35.2. NEUMÁTICOS PARA AUTOS DE RECONOCIMIENTO

Los neumáticos utilizados para el reconocimiento serán:

- Neumáticos de producción en serie homologados para ruta de asfalto.
- Neumáticos libres para tierra, salvo que se establezca de manera distinta en el Reglamento Particular.

35.3. RESTRICCIÓN DE RECONOCIMIENTO

Ver reglamento de cada Campeonato.

Si no está estipulada otra cosa en el reglamento, cuarenta y cinco días antes de cada evento del calendario aprobado del campeonato, todo piloto o su copiloto, o cualquier otro miembro del equipo que haya ingresado o tenga intención de ingresar en un Campeonato de rally y desee conducir en cualquier camino que sea o pueda ser utilizado en el rally como Prueba Especial, solo podrá hacerlo si obtuvo permiso por escrito del organizador. Esta norma no se aplicará si se sabe que la persona vive en la zona, lo que no exime al participante de avisar por escrito a la organización de su situación. En caso de incumplimiento de esta norma el piloto será reportado a los Comisarios y sancionado en consecuencia tal como debe indicar el reglamento deportivo de cada campeonato.

35.4. DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO

35.4.1. HORARIOS

El reconocimiento deberá realizarse de acuerdo con los horarios fijados por el organizador. La participación en el reconocimiento no es obligatoria

35.4.2. RESPETO AL HORARIO DE RECONOCIMIENTO

Una persona vinculada a la tripulación inscrita o en la ruta de un tramo cronometrado del rally podrá ingresar (salvo a pie), solo con la autorización expresa del Director de la Prueba, después de la publicación del Reglamento Particular y hasta que finalice esa Prueba Especial, sea abierta al tráfico público y ya no sea utilizada dentro del rally. No obstante, las disposiciones del Art. 35.3 deben respetarse

35.4.3. NÚMERO DE PASADAS.

El número de pasadas se limitará a dos por tripulación en cada Prueba Especial (las Pruebas Especiales que se disputen dos o más veces serán considerados como una sola Prueba Especial). Durante el reconocimiento habrá oficiales deportivos de control en la largada y en la llegada de cada prueba especial para registrar el número de pasadas. Las tripulaciones solo estarán autorizadas a ingresar y a salir de las Pruebas Especiales a través de los controles de largada y de finalización.

Podrán realizarse otro tipo de controles dentro del recorrido de las Pruebas Especiales.

35.4.4. VELOCIDAD DURANTE EL RECONOCIMIENTO

El organizador podrá determinar el límite de velocidad en las Pruebas Especiales. Tales límites deberán aparecer en el Reglamento Particular y podrán ser verificados en cualquier momento durante el reconocimiento.

Para monitorear la velocidad durante el reconocimiento, se recomienda que cada auto de reconocimiento esté equipado con una unidad de rastreo de velocidad o con el sistema de rastreo proveniente de la Lista Técnica de la FIA nr. 98 o similar. : Sistemas de rastreo de coches de rally. Cualquier interferencia con el (los) sistema (s) durante el reconocimiento por parte de un competidor será informado a los Comisarios.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





35.4.5. SHAKEDOWN

Es obligatorio incluir el Shakedown y el Clasificatorio en el programa de reconocimiento.

35.4.6. NÚMERO DE PERSONAS

Durante la pasada a través de cada prueba especial solo estará autorizada la tripulación del auto.

SHAKEDOWN

36. REQUISITOS PARA EL SHAKEDOWN

36.1. GENERALIDADES

Es opcional para las organizaciones incluir un Shakedown en el programa.

El Shakedown podrá organizarse como un medio y una oportunidad de promoción y de prueba de los autos por parte de los competidores.

36.2. DESARROLLO DEL SHAKEDOWN

36.2.1. El Shakedown se llevará a cabo como si fuera una instancia de carrera dentro del rally e incluirá todas las medidas de seguridad adecuadas. El tramo debe ser representativo del rally.

36.2.2. El Shakedown puede desarrollarse usando el recorrido de una Prueba Súper Especial o parte de una Prueba Especial del rally.

36.2.3. Para la aplicación del artículo 34.2 la sesión de práctica se considera parte del reconocimiento.

36.2.4. El tipo de piso del Shakedown será similar al de la mayoría de las Pruebas Especiales del Rally.

36.2.5. El Shakedown podrá ser realizado en grupos separados cuya composición deberá ser anunciada en un boletín.

36.3. DESCARGO DE RESPONSABILIDAD

Cualquier persona a bordo del auto durante la sesión de práctica que no haya sido inscrita para el rally, deberá haber firmado una renuncia de derechos proporcionada por el organizador.

36.4. REQUISITOS TÉCNICOS

Antes de la sesión de práctica los autos deberán pasar por la verificación técnica. En los autos que corresponda, el motor, toda la transmisión y las partes mecánicas mencionadas en este reglamento deberán estar sellados.

36.5. ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN

Un competidor cuyo auto se avería durante el Shakedown debe no obstante asistir a la ceremonia de largada.

36.6. EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y EL COPILOTO DE A BORDO

Durante el Shakedown, toda persona a bordo debe utilizar cascos homologados y toda la indumentaria y el equipamiento de seguridad requeridos y debe ajustarse correctamente su cinturón de seguridad. Todo incumplimiento será penalizado.

36.7. ASISTENCIA DURANTE EL SHAKEDOWN

La asistencia de los autos solo puede llevarse a cabo en el Parque de Servicio principal, o en otro lugar que sea autorizado en el Reglamento Particular.

37. PRUEBA DE CLASIFICACIÓN

Para los detalles, referirse al Reglamento de cada Campeonato. (Si es aplicable)



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





37.1. GENERALIDADES

- 37.1.1. Si el reglamento del campeonato incluye una clasificación, este no puede ser obligatorio para las tripulaciones y el sistema de ordenamiento de la largada de la primera sección del rally deberá estar definido en el reglamento del Campeonato y opcionalmente recordado en el reglamento particular e incluir el sistema de ordenamiento para los que no hayan participado en esta clasificación.
- 37.1.2. Este ordenamiento de largada puede no ser aplicable a un Super Especial de inicio del Rally si este ha sido programado y es seguido por un reagrupamiento.
- 37.1.3. El especial clasificatorio deberá:
 - Ser disputado tal como si fuese una prueba especial del rally y cumpliendo con todos los requerimientos de seguridad.
 - Ser incluido en la cronología y el programa del rally pero no en los resultados del mismo.
 - Ser representativo del rally.
 - Tener un desarrollo efectivo de entre 2.5 y 6.0 kms.
- 37.1.4. Los neumáticos que se puedan usar deben estar detallados en el reglamento particular y tener la profundidad de dibujo mínima (1.6 mm) estipulada en los reglamentos.
- 37.1.5. Los competidores que tengan daños en esta clasificación deberán sin embargo estar presentes en la ceremonia de largada.

LARGADA Y RELARGADA

38. ACTIVIDADES DE PROMOCIÓN

Ver reglamentos de cada Campeonato.

39. LARGADA CEREMONIAL

Se puede organizar una ceremonia de largada protocolar para mejorar el interés promocional y mediático del rally. El intervalo y el orden para la ceremonia quedan a criterio del organizador. El cronograma y el lugar de cualquier ceremonia deberá ser indicado en el Reglamento Particular. Cuando una tripulación esté imposibilitada de participar de la largada ceremonial con su auto de competencia, se le permitirá comenzar el resto del rally en el horario de largada que se le haya asignado, siempre que notifique de su problema a los Comisarios y sujeto al pasaje de su auto por los chequeos técnicos necesarios. De todas maneras, la tripulación en cuestión deberá asistir a la largada ceremonial luciendo la vestimenta del equipo y en su debido horario.

40. LARGADA DEL RALLY

40.1. AREA DE LARGADA

Antes de la largada, los organizadores pueden reunir todos los autos que participan en la competencia en un área de largada, a la cual los autos deberán ser conducidos antes del horario de largada, como se informa en el Reglamento Particular. Las penas exclusivamente económicas por la llegada tarde a esas áreas de largada se especificarán en el Reglamento Particular. No se permite realizar tareas de asistencia en el área de largada.

40.2. DEMORA MÁXIMA EN LA LARGADA

Cualquier tripulación que se presente más de 15 minutos tarde a la largada de una sección, no se le permitirá la largada en esa sección.

41. ORDEN DE LARGADA e INTERVALOS

41.1. REQUISITO PARA UN ORDEN DE LARGADA

El orden de largada permanecerá sin cambios hasta que se haya completado al menos el 10% de la distancia total de las Pruebas Especiales detalladas en el itinerario final.

41.2. REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS

El Director de la Prueba puede, por razones de seguridad y con la aprobación de los comisarios, reposicionar a los pilotos o cambiar el intervalo de tiempo entre los autos.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





41.3. 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 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 se hará con grilla invertida en Clases y Sub Clases, y 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 éste 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 las fechas del Campeonato que coincidan con la que fuera programada e incorporada dentro del esquema de otra competencia 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 en la Superespecial podrá ser diferente y a discreción de la dirección de la prueba y los comisarios deportivos.

41.4. ORDEN DE LARGADA PARA LAS 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).

Además, el orden de largada para las etapas siguientes, se basará en la clasificación según los tiempos totales empleados hasta la última Prueba Especial de la etapa anterior, pudiendo, con el fin de adelantar la información, ser excluidas para esta decisión las penalizaciones de tiempo y cualquier Prueba Súper Especial que se dispute al final de la etapa anterior. A fin de mejorar la cobertura de TV en vivo, el promotor del campeonato puede solicitar que se cambie el orden de largada de los autos al final de una etapa.

41.5. INTERVALOS DE LARGADA

Las últimas veinte (20) tripulaciones (grilla invertida) que larguen una Etapa o Sección estarán distanciados entre si por un intervalo mínimo de dos (2) minutos. Se recomienda que todos los autos larguen a intervalos de dos minutos, sin embargo el intervalo mínimo entre autos será de un minuto.

Estos intervalos deben estar especificados en los distintos reglamentos de Campeonato o en el Reglamento Particular.

41.6. REENGANCHES

Se usará lo que indique el Reglamento de cada Campeonato y lo que se indica en el artículo 54.

CONTROLES

42. CONTROLES - REQUISITOS GENERALES

42.1. SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES Y ZONAS

Todos los controles y zonas, es decir el control de paso, control horario, largada y llegada de Pruebas Especiales incluido control de stop, las áreas de reagrupamiento, las zonas de reabastecimiento de combustible, las zonas de marcado de neumáticos y las zonas de prensa, se indicarán por medio de pancartas estandarizadas aprobadas por la FIA que cumplan con los dibujos y distancias que figuran en el Anexo I. Se recomienda incorporar en el Libro de Ruta dichas figuras y protocolo.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





42.2. BARRERAS DE PROTECCIÓN

Se sugiere que un área de por lo menos 5 metros tanto antes como después del control deberá estar protegida por barreras de ambos lados del camino a fin de facilitar las tareas de control.

42.3. TIEMPO DE DETENCIÓN EN ÁREAS DE CONTROL

El tiempo de detención dentro de cualquier área de control se limita al tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

42.4. HORARIO DE INSTALACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

- 42.4.1. Los controles deberán estar listos para funcionar por lo menos 30 minutos antes del tiempo previsto para la pasada del primer auto en competencia.
- 42.4.2. Salvo decisión en contrario de parte del Director de la Prueba, cesarán sus operaciones 15 minutos más tarde del horario ideal de pasada del último auto en competencia adicionado el atraso máximo permitido del sector.

42.5. SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN

- 42.5.1. Las tripulaciones deberán hacer el control de ingreso en la secuencia correcta y en la dirección de la ruta del rally.
- 42.5.2. Está prohibido reingresar al área de control.

42.6. INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

- 42.6.1. Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones de los oficiales deportivos de cualquier control. En caso de no hacerlo se informará a los Comisarios.
- 42.6.2. Todos los oficiales de control deberán ser identificables. En cada control, el oficial jefe deberá lucir un chaleco distintivo.

42.7. ÁREAS PARA LA PRENSA (CUANDO SEA APLICABLE)

Se establecerá un área para la prensa delimitada por barreras antes de la pancarta amarilla de ingreso al área de control horario, en todos los parques de servicio, zonas remotas de servicio, zonas de cambio de neumáticos (excepto las previstas en el Artículo 57.2.1), en todos los reagrupamientos (excepto los nocturnos, si están precedidos por un parque de servicio, de asistencia remota o de reagrupamiento) y dentro del parque de espera antes del procedimiento del podio en la llegada. El acceso a esta área estará limitado al personal que posea el pase correspondiente. Los Organizadores pueden planificar el cronograma y los horarios para que las tripulaciones estén un mínimo de 15 minutos en la zona de prensa. Además, las zonas de prensa deben estar claramente marcadas en el Libro de ruta.

42.8. INTERCAMBIO DE DATOS DE CÁMARAS A BORDO Y PUNTOS DE MANTENIMIENTO DE CÁMARAS

Los organizadores pueden establecer puntos de intercambio de cámaras a bordo (CAB) dentro del itinerario. Dichos puntos serán notificados en un boletín (que puede ser emitido por el Director de la Prueba) y son exclusivamente para el intercambio de datos de video y el ajuste/mantenimiento de las cámaras.

También puede realizarse el intercambio de datos de video y el mantenimiento de cámaras en el área para la prensa, en áreas de reagrupamiento o parques cerrados y en las salidas de las zonas de reabastecimiento de combustible remotas, con la aprobación del Director de la Prueba. Este trabajo solo debe realizarse en presencia de un miembro del equipo, y el equipo debe hacer llegar esta solicitud al Director de la Prueba antes del inicio del rally.

Todas estas tareas se realizarán bajo la supervisión de un delegado técnico o un oficial del rally.

43. CONTROLES DE PASO

En estos controles, identificados por las pancartas que figuran en el Anexo I, los oficiales deberán estampar y/o firmar simplemente el carné de control tan pronto como les sea entregado por la tripulación, sin indicar el tiempo de paso.





44. CONTROLES HORARIOS

44.1. FUNCIONAMIENTO

En estos controles, los oficiales procederán a anotar en el carnet el horario en el cual éste le fue entregado. El horario se registrará al minuto completo.

44.2. PROCEDIMIENTO DE CONTROL

- 44.2.1. El procedimiento de control comienza en el momento en que el auto pasa la pancarta de ingreso al área de control horario.
- 44.2.2. Entre la pancarta de ingreso al área de control horario y el control, la tripulación tiene prohibido detenerse por cualquier razón o conducir a una velocidad anormalmente lenta.
- 44.2.3. La toma de tiempo real y el registro del mismo en el carné de control podrá ser efectuado solamente si los dos miembros de la tripulación y el auto se encuentran en el área de control y dentro de la vecindad inmediata a la mesa de control.
- 44.2.4. El tiempo real deberá corresponder al momento exacto en el cual uno de los miembros de la tripulación entregue el carné de control al oficial correspondiente.
- 44.2.5. Entonces, manualmente o por medio de un dispositivo de impresión, el oficial que corresponda marcará la tarjeta con el tiempo real en el que el carné de control le fue entregado, y nada más.
- 44.2.6. El horario ideal de control es el obtenido al sumarle al tiempo asignado para el sector, el horario de largada de la prueba especial o del CH previo. Estos tiempos son expresados al minuto.
- 44.2.7. El horario ideal de control es de exclusiva responsabilidad de las tripulaciones, quienes pueden consultar el reloj oficial en la mesa de control. Los oficiales no pueden dar ninguna información sobre ese horario ideal de control.
- 44.2.8. La tripulación no será sancionada por hacer el control antes de tiempo, si el auto ingresa al área de control durante el minuto ideal de chequeo o en el minuto precedente.
- 44.2.9. La tripulación no será sancionada por demora si el acto de entrega del carné al oficial correspondiente se produce durante el minuto ideal de presentación.
- 44.2.10. Cualquier diferencia entre el horario ideal de presentación y el real se sancionará de la siguiente manera:
 - a) Por presentación tarde: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.
 - b) Por presentación adelantada: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.
- 44.2.11. Siempre que se haya establecido en el reglamento particular del rally o esté indicado en un boletín posterior, los organizadores podrán autorizar tripulaciones para la presentación antes de tiempo sin incurrir en penalizaciones.
- 44.2.12. Si se detecta que una tripulación no ha observado las reglas para el procedimiento de control, el oficial a cargo del control deberá hacer de esto el tema de un informe por escrito y enviarlo inmediatamente al Director de la Prueba.
- 44.2.13. A criterio del Director de la Prueba, una tripulación que ha sido sancionada por presentación adelantada, puede ser neutralizada por la cantidad de tiempo necesaria para salir en el orden originalmente previsto.

44.3. CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Cuando un control horario es seguido de un control de largada para una prueba especial, se deberá aplicar el siguiente procedimiento:

- 44.3.1. En el control horario al finalizar un tramo de enlace, el oficial correspondiente ingresará en el carné tanto el horario de chequeo de la tripulación como su tiempo provisorio de largada. Deberá haber una brecha de 3 minutos para permitir que la tripulación se prepare para la largada de la Prueba Especial y vaya a la línea de largada.
- 44.3.2. Si dos o más tripulaciones hacen el chequeo en el mismo minuto, sus tiempos provisorios de largada para esa Prueba Especial serán en orden de sus tiempos relativos de llegada al control horario precedente. Si los tiempos de llegada al control horario precedente coinciden, se tendrán en cuenta los tiempos en el control horario anterior a aquel, y así sucesivamente.
- 44.3.3. Una vez que haya hecho el chequeo en el control horario, el auto concursante será conducido al control de largada de la Prueba Especial desde donde la tripulación deberá salir de acuerdo con el procedimiento establecido en estas disposiciones.





- 44.3.4. Si hubiera alguna diferencia entre los tiempos provisorios y reales de largada, el tiempo ingresado por el oficial en la largada de la Prueba Especial será el válido, a menos que los Comisarios decidan lo contrario.
- 44.3.5. El horario de largada de la Prueba Especial será el horario de inicio para calcular el registro del siguiente control horario.

44.4. ZONA DE CALENTAMIENTO DE NEUMATICOS (TWZ)

- 44.4.1. La inclusión de una zona de calentamiento de neumáticos entre el Control Horario y el inicio de una Prueba Especial es opcional para el organizador. Para ser utilizado como TWZ, esa parte del camino debe configurarse como Prueba Especial, excepto los autos de rescate, que permanecerán posicionados después del inicio de la Prueba Especial.
- 44.4.2. Para incluir una Zona de Calentamiento de Neumáticos, la distancia entre el Control Horario y el siguiente inicio de la Prueba Especial será como mínimo de 500 m. La TWZ debe estar marcada en el Road Book.
- 44.4.3. El TWZ comienza después del Control Horario con el cartel "TWZ" y termina con el cartel "TWZ Fin". Los competidores deben poder detener el automóvil en cualquier momento en caso de peligro. Está estrictamente prohibido detenerse deliberadamente en la TWZ o conducir en la dirección opuesta. Habrá un mínimo de 100 m entre el cartel "TWZ Fin" y el inicio de la etapa especial, donde las tripulaciones deben conducir a la velocidad de paso de peatón hasta la posición en la línea de salida.
- 44.4.4. El procedimiento de largada para la etapa especial se establece en el art. 48. La brecha de 3 minutos puede aumentarse considerando la longitud de la TWZ para permitir que la tripulación caliente los neumáticos y se prepare para la salida de la etapa prueba especial.
- 44.4.5. Antes de largar en la TWZ, la tripulación debe estar equipada según lo establecido en el Art. 53,1.
- 44.4.6. Todas las disposiciones no modificadas por este artículo permanecen sin cambios y son válidas.
- 44.4.7. Los organizadores pueden modificar estas disposiciones en el Reglamento Particular, el que no puede sin embargo, alterar el reglamento anterior.

45. RETRASO MAXIMO PERMITIDO

45.1. RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

Cualquier retraso que exceda los 15 minutos del tiempo asignado entre dos controles horarios de la carrera o un atraso acumulado de 30 minutos al final de cada sección o de una etapa, resultará en que el competidor se considere retirado en ese control y la penalización total acumulada por llegada tardía (Art. 44.2.10.a) será aquella prevista por 30 minutos de atraso. Sin embargo, la tripulación puede relargar el rally según las disposiciones especificadas para el Campeonato concerniente, si corresponde. Al calcular dicho tiempo de retraso, se aplica el tiempo real y no el tiempo con las penalizaciones (10 segundos por minuto).

45.2. LLEGADA ADELANTADA

La llegada adelantada bajo ninguna circunstancia permitirá a la tripulación reducir la demora que se considera para el atraso máximo permitido.

45.3. NOTIFICACIÓN DE SOBREPASO DEL ATRASO MAXIMO PERMITIDO

La notificación por exceder del tiempo máximo permitido de acuerdo al Art. 45.1 sólo puede ser anunciada al final de una sección.

46. CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

46.1. PROCEDIMIENTO EN UN REAGRUPAMIENTO

- 46.1.1. Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones recibirán instrucciones sobre sus horarios de largada. Luego deberán conducir sus autos como lo indiquen los oficiales a cargo.
- 46.1.2. Todas las tripulaciones deben estar preparadas para estar presentes durante 5 minutos en una zona de autógrafos, si es que este se dispone, la que se ubicará en un lugar adyacente al área de control horario al cual el público tenga acceso.





46.2. SALIDA DE UN REAGRUPAMIENTO

Excepto después de un reagrupamiento nocturno y antes del inicio de la Power Stage (si corresponde), los autos arrancarán en el orden de llegada al reagrupamiento. Sin embargo, por cualquier motivo, el Director de Prueba puede, con el conocimiento de los Comisarios, ordenar que se reposicione cualquier automóvil.

PRUEBAS ESPECIALES

47. GENERALIDADES

47.1. TOMA DE TIEMPOS

Para las Pruebas Especiales, la toma de tiempos será a la décima de segundo o al segundo según lo disponga el reglamento de cada Campeonato.

Para prácticas libres y prueba clasificatoria, la toma de tiempo será en lo posible a la milésima de segundo.

48. LARGADA DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Los procedimientos de largada podrán ser manuales o con equipamiento electrónico.

48.1. PUNTO DE LARGADA

Las Pruebas Especiales comienzan con una largada detenida, con el auto ubicado sobre la línea de largada.

48.2. PROCEDIMIENTO DE LARGADA CON EQUIPO ELECTRONICO

- 48.2.1. El equipamiento electrónico de largada deberá estar claramente visible a la tripulación desde la línea de largada y podrá ser desplegado como reloj de cuenta regresiva y/o como sistema de luces secuenciales. En ambos casos el sistema deberá estar descrito en el Reglamento Particular del evento.
- 48.2.2. Debe haber una línea de largada fija (tanto en tierra / ripio o nieve) y la fotocélula de detección de falsa largada debe estar colocada 50 cm. después de la línea de largada
- 48.2.3. Después de que la hora de inicio real se haya escrito en la tarjeta de tiempo, la misma debe devolverse a la tripulación lo antes posible
- 48.2.4. Cuando el auto llegue a la línea de largada, el oficial se colocará frente al auto con un indicador para definir la posición exacta del auto. Un minuto antes de la hora de largada, pero no antes de que el auto se haya detenido en su posición exacta, el oficial dejará esta posición y la tripulación se referirá al reloj de cuenta regresiva automática. Cualquier cambio posterior de la posición del auto hasta su hora de largada no está permitido y se informará a los Comisarios.

48.3. PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA

En caso de tener que usar un procedimiento manual de largada luego de devolver el carnet de control a la tripulación, el oficial de largada procederá de la siguiente manera.

- 48.3.1. Debe haber una línea de largada fija (tanto en tierra / ripio o nieve).
- 48.3.2. Después de que la hora de inicio real se haya escrito en la tarjeta de tiempo, la misma debe devolverse a la tripulación lo antes posible
- 48.3.3. Cuando el auto llegue a la línea de largada, el oficial se colocará frente al auto con un indicador para definir la posición exacta del auto. Un minuto antes de la hora de largada, pero no antes de que el auto se haya detenido en su posición exacta, el oficial dejará esta posición y se pondrá en una posición lateral resguardada y a la vista de la tripulación para iniciar el procedimiento de conteo y largada. Cualquier cambio posterior de la posición del auto hasta su hora de largada no está permitido y se informará a los Comisarios.
- 48.3.4. El oficial de largada hará una cuenta regresiva en voz alta: 30"-15"- 10" y los últimos cinco segundos uno por uno. Cuando hayan transcurrido los últimos cinco segundos, deberá darse la señal de largada. Para este procedimiento final se usará además el código de señas estandarizado para falta de 1min, falta de 30 segundos, falta de 15 segundos, falta de 10 segundos y los últimos 5 segundos uno por uno con los dedos de la mano. Cuando hayan transcurrido los últimos 5 segundos deberá darse la señal de largada.





48.4. LARGADA DEMORADA ATRIBUIBLE A LA TRIPULACIÓN

- 48.4.1. En el caso de una largada demorada atribuible a la tripulación, el oficial registrará un nuevo tiempo en el carnet de control, y la penalización será entonces 1 minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.
- 48.4.2. En caso de que cualquier tripulación se rehúse a salir en el tiempo que se le asignó en una Prueba Especial, se informará a los comisarios ya sea que la Prueba Especial se dispute o no.
- 48.4.3. Cualquier auto que no pueda largar desde la línea de largada dentro de los 20 segundos de dada la señal para hacerlo, será considerado como retirado y el auto será desplazado inmediatamente a un lugar seguro.- A este auto se le permitirá relargar del día siguiente según Art. 54 de estas Reglamentaciones.

48.5. DEMORA DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Cuando la disputa de una prueba especial ha sido demorada por más de 20 minutos, los espectadores deberán ser advertidos de que el tramo está por recomenzar antes del paso del próximo auto en competencia. Alternativamente, la prueba especial será detenida.

48.6. FALSA LARGADA

Una largada en falso, especialmente cuando se produce antes de que se haya dado la señal, será sancionada de la siguiente manera:

1ª falta: 10 segundos

2ª falta: 1 minuto

3ª falta: 3 minutos

Faltas posteriores: a discreción de los Comisarios.

Estas sanciones no evitarán que los Comisarios impongan penas más severas si lo entendieran necesario. Para el cálculo del tiempo se deberá considerar el horario real de largada.

49. FINALIZACIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL

49.1. LÍNEA DE LLEGADA

El tiempo de finalización de una prueba especial se registra en una línea de llegada en velocidad, la cual debe estar ubicada en un lugar en que se espere que los autos vayan más lento y al menos 200 metros antes de la línea de stop. El área entre la llegada en movimiento y la línea de stop debe estar libre de lomos, cortes o rincones engañosos o de peligros tales como puertas o cualquier otro obstáculo peligroso. Está prohibida y se denunciará a los Comisarios la detención entre la pancarta amarilla de advertencia y la pancarta de stop. Los tiempos serán tomados en la línea de llegada idealmente usando barreras electrónicas, y serán respaldados por cronómetros. Los controladores de tiempo deberán estar ubicados a nivel de la línea de llegada, indicada por una pancarta que muestra una bandera cuadriculada sobre un fondo rojo.

49.2. PUNTO DE STOP

La tripulación deberá reportarse al punto de detención indicado con una pancarta "STOP" color rojo, para tener su hora de llegada que deberá ser registrado en el carné de control (hora, minuto, segundo, décima de segundo). Si los controladores de tiempos no pudieran dar el horario exacto de llegada a los oficiales en forma inmediata, estos pueden solamente sellar el carné de control de la tripulación y el tiempo del tramo será registrado en el próximo control de reagrupamiento.

50. POWER STAGE

Si se dispone un POWER STAGE, deberá estar incluido en el reglamento del Campeonato y especificado en el reglamento particular de la prueba. Deberá ser diseñado como una prueba especial más, que podrá tener carácter de Super Especial y se le puede asignar puntajes o bonos que deben ser definidos en el reglamento de campeonato. El orden de largada podrá ser acomodado por la dirección de carrera con la aprobación de los comisarios deportivos.

51. PRUEBA SÚPER ESPECIAL

La declaración de una prueba con carácter de Super Especial deberá estar incluida en el reglamento particular del Rally.





51.1. CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

- 51.1.1. Cuando más de un auto inicie la prueba al mismo tiempo, el diseño de cada punto de largada deberá ser similar. Se deberá aplicar a cada auto el mismo procedimiento de largada. Se permite que se desplace el punto de largada de cada auto para equiparar el largo del tramo a utilizar desde las distintas posiciones de largada.
- 51.1.2. La inclusión de una Prueba Súper Especial es opcional.
- 51.1.3. Una prueba Super Especial podrá tener un tratamiento también especial para quienes tengan una falla que los haga abandonar en dicha prueba. Dicho tratamiento y los procedimientos correspondientes deberán estar incluidos en el reglamento del campeonato.

51.2. DISPUTA DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

Las disposiciones específicas relacionadas con la disputa, orden de largada e intervalos de tiempo de una Prueba Súper Especial deberán contar con la autorización de FADECH, estar conforme a las disposiciones del reglamento del Campeonato y la información se deberá incluir en el Reglamento Particular del rally.

51.3. SEGURIDAD

- 51.3.1. Un sistema de banderas rojas desplegado por oficiales o luces rojas debe posicionarse para que los competidores se detengan o disminuyan la velocidad. Se deberá aplicar lo indicado en el artículo 53.5
- 51.3.2. Para garantizar la seguridad, el auto de un competidor que no complete en forma correcta el tramo. Los organizadores podrán transportarlo al final del mismo, o a un lugar seguro para la evacuación

51.4. SUPER ESPECIAL DE INICIO DE LA ETAPA 1

Si hubiere una Prueba Super Especial de inicio de la etapa 1, las disposiciones específicas relacionadas con la disputa, orden de largada e intervalos de tiempo de esa Prueba Súper Especial se deberá incluir en el Reglamento Particular del rally.

51.5. ORGANIZACIÓN DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

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

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 carrera 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 decisión.

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 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.

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.

52. INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Cuando se interrumpe o detiene una prueba especial por cualquier motivo, se le asignará a cada tripulación afectada un tiempo ficticio que sea considerado el más justo. El Director de la Prueba publicará una notificación correspondiente. Sin embargo, ninguna tripulación que sea responsable en forma individual o conjunta de detener el tramo, puede beneficiarse de esta medida.

53. SEGURIDAD DEL COMPETIDOR

53.1. EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES

Siempre que un auto esté en movimiento en una Prueba Especial y hasta el control stop, la tripulación deberá usar cascos homologados, toda la indumentaria de seguridad requerida y equipos que cumplan con el Capítulo III del Anexo L – Equipamiento de la Tripulación, y deberán tener los cinturones de seguridad correctamente abrochados. Cualquier infracción será sancionada por los Comisarios.

53.2. EQUIPAMIENTO DE LOS AUTOS

53.2.1. En caso de que el organizador proporcione una consola de emergencia de seguridad (sistema de seguimiento), el sistema debe ser de fácil acceso para el conductor y el copiloto cuando están sentados con sus arneses abrochados.

53.2.2. SEÑALES DE SOS/OK

Cada auto en competencia llevará un cartel con la señal "SOS" en rojo y en el reverso un señal "OK" en verde que mida por lo menos 42 centímetros x 29,7 centímetros (A3). El letrero debe colocarse en el automóvil y ser fácilmente accesible para ambos tripulantes.

53.2.3. Cada coche de la competencia debe llevar un triángulo reflectante rojo.

53.3. INCIDENTES EN UNA PRUEBA ESPECIAL

53.3.1. En el caso de un accidente donde se requiere atención médica urgente, se aplica lo siguiente:

- El interruptor SOS en la consola de emergencia debe activarse lo antes posible (si corresponde).
- Cuando sea posible, el letrero rojo "SOS" debe mostrarse de inmediato a los siguientes automóviles y a cualquier helicóptero que intente ayudar.
- Tan pronto como sea posible, debe colocarse el triángulo reflectante rojo en una posición visible en el mismo lado de la carretera que el automóvil, al menos 50 metros antes de la posición del automóvil, para advertir a los siguientes conductores, incluso si el automóvil está fuera del camino.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





- 53.3.2. Cualquier tripulación a la que se le muestre el cartel rojo "SOS", o que vea un automóvil que ha sufrido un accidente, y no se muestra el signo OK, se detendrá de inmediato y sin excepción para prestar asistencia. Todos los autos siguientes también pararán. El segundo automóvil en la escena procederá a informar al siguiente punto de radio. Los autos subsiguientes deberán dejar una ruta despejada para los vehículos de emergencia. A todas las tripulaciones detenidas por este procedimiento se le asignará un tiempo de acuerdo con el art. 52
- 53.3.3. En el caso de un accidente donde no se requiere intervención médica inmediata, o de que un automóvil se detenga por cualquier otro motivo en una Prueba Especial, ya sea temporal o permanentemente, se aplica lo siguiente:
- El interruptor OK en la consola de emergencia debe activarse dentro de un minuto (si corresponde)
 - El letrero verde "OK" debe mostrarse de inmediato a los siguientes automóviles o a cualquier helicóptero que intente ayudar.
 - Si la tripulación abandona el vehículo, debe mostrar el letrero "OK" para que sea claramente visible para todas las tripulaciones siguientes.
 - El triángulo rojo debe colocarse en una posición visible del mismo lado de la carretera que el automóvil detenido, por un miembro de la tripulación al menos 50 metros antes de la posición del automóvil, para advertir a los siguientes conductores, incluso si el auto está fuera del camino.
- 53.3.4. Si la pantalla de la consola de emergencia muestra SOS, OK o Señal de peligro, entonces esta señal es equivalente a la visualización de la placa SOS / OK o el triángulo reflectante rojo.
- 53.3.5. Si no fuera posible, por cualquier razón, mostrar la placa OK / SOS en cualquiera de las anteriores situaciones, esto puede ser reemplazado por un lenguaje de señas evidente y claramente comprensible mostrado por la tripulación fuera del auto:
- Un brazo y un pulgar hacia arriba para indicar "OK"
 - Brazos cruzados sobre la cabeza para indicar "SOS"



- 53.3.6. Cualquier tripulación que pueda cumplir con las reglas anteriores pero no lo haga, será informada por el Director de la Prueba a los Comisarios
- 53.3.7. El libro de ruta deberá contener una página que indique el procedimiento en caso de accidente.
- 53.3.8. Cualquier tripulación que se retire de un rally debe informarlo a los organizadores lo antes posible, excepto en caso de fuerza mayor. Cualquier tripulación que no cumpla quedará sujeta a una sanción a criterio de los Comisarios.

53.4. INCIDENTE EN UNA ETAPA ESPECIAL QUE IMPLICA A UNA PERSONA QUE NO ES MIEMBRO DE UNA TRIPULACION

Si una tripulación estuviera involucrada en un accidente en el cual una persona que no es miembro de una tripulación haya sufrido lesiones físicas, el auto debe detenerse inmediatamente, y debe seguir el procedimiento establecido en el Artículo 53.3.1.





53.5. USO DE BANDERAS ROJAS

53.5.1. Bandera Roja electrónica (si se utilizan o corresponde)

Se utilizarán banderas rojas electrónicas en todos los autos de la competencia. Cuando se activa desde el control de rally, la pantalla de la consola de emergencia se pondrá roja y mostrará el mensaje "BANDERA ROJA". Los equipos deben confirmar de inmediato la bandera roja electrónica presionando el botón "RECONOCER" y proceder como se especifica en el art. 53.5.3

53.5.2. Bandera Roja en Puntos de Radio.

La Bandera Roja se mostrará a las tripulaciones solo siguiendo las instrucciones del Director de la Prueba. Las banderas solo se pueden exhibir en los puntos de radio marcados en el libro de ruta y por un oficial que use una chaqueta distintiva del color estipulado en el Apéndice H, Artículo 5.2.7 y en el cual está marcado el símbolo del punto de radio. Las banderas se mostrarán en todos los puntos de radio anteriores al incidente. Debe estar disponible y a mano una bandera roja en cada punto de radio de la Prueba Especial (situada a intervalos de aproximadamente hasta 10 km). Ninguna otra bandera que no sea la Roja puede desplegarse en ningún momento en una Prueba Especial

53.5.3. Significado de una Bandera Roja

Al observar una Bandera Roja mostrada y / o al recibir una Bandera Roja electrónica, lo que ocurra primero, el conductor debe reducir la velocidad de inmediato, mantener esta velocidad reducida hasta el final de la Prueba Especial y seguir las instrucciones de los oficiales o conductores de automóviles de intervención. El incumplimiento de esta regla con llevará una penalización a criterio de los Comisarios

53.5.4. A una tripulación a la que se le ha mostrado la Bandera Roja se le otorgará un tiempo ficticio para el tramo, según el art. 52.-

53.5.5. Si se utilizan diferentes sistemas de señalización (por ejemplo, luces intermitentes) en Pruebas Súper Especiales, se deben incluir todos los detalles en el Reglamento Particular.

53.5.6. Si se interrumpe o detiene una Prueba Especial y se requiere que los autos de la competencia pasen por la Prueba Especial, se debe mostrar una Bandera Roja al principio para informar a los pilotos cómo deben proceder.

53.5.7. Puntos de Bandera Roja durante el reconocimiento.-

Durante el reconocimiento, debe mostrarse un letrero con el símbolo de punto de radio en la ubicación de cada puesto de radio. Esta señal puede ser más pequeña que la utilizada en el rally, pero debe ser claramente visible para las tripulaciones que realizan el reconocimiento para que se puedan observar las ubicaciones

54. RELARGADA LUEGO DEL ABANDONO

54.1. GENERAL

54.1.1. A menos que se indique lo contrario en el Reglamento del Campeonato o en el Reglamento Particular, una tripulación que no haya completado una sección puede reiniciar el rally desde el comienzo de la siguiente sección después del reagrupamiento nocturno a menos que confirme lo contrario con el Director de la Prueba, completando el formulario ubicado en la parte posterior del libro de ruta ('retiro final') y entregándolo al organizador lo antes posible y, si es posible, antes de la publicación del orden de etapa siguiente.

54.1.2. Después de que el Director de la Prueba ha sido informado de un retiro, la tripulación debe entregar su tarjeta de tiempo. Cuando el abandono es en una prueba especial o en un control horario, ese tiempo de prueba especial no se registrará y el Art. 54.2 se aplicará.

54.1.3. En caso de exceder el atraso máximo permitido según el art. 45 de esta reglamentación, el competidor en cuestión podrá reiniciar después del próximo reagrupamiento nocturno. La penalización de tiempo se aplicará según el art. 54.2 del CH en el que el competidor en cuestión ha excedido el atraso máximo permitido.

54.1.4. Cualquier tripulación que se haya retirado de una sección el último día del rally no será clasificada.

54.1.5. Cualquier tripulación que se retire deliberadamente con la intención manifiesta de obtener una ventaja será sancionada por los Comisarios, quienes pueden no permitir que la tripulación vuelva a largar. Los Comisarios pueden aplicar sanciones contra el Concurrente y/o la tripulación involucrada de acuerdo con el Artículo 11.9 del Código.

54.1.6. La tripulación que relargue seguirá en competencia en la forma y condiciones que indique el reglamento de cada Campeonato.





54.2. PENALIZACIONES

Ver los reglamentos de cada Campeonato.

55. REPARACIONES ANTES DE UNA RELARGADA

55.1. UBICACIÓN DEL PARQUE DE SERVICIO Y TIEMPO PERMITIDO

Cualquier automóvil que no termine una etapa de acuerdo con lo mencionado anteriormente puede reparar con el tiempo que se le asigne a todos los autos en el parque de asistencia final de etapa. La forma, el lugar y el tiempo de asistencia debe estar definida en el reglamento de campeonato o el reglamento particular.

55.2. REVISION DE COCHES REPARADOS

El automóvil debe conservar su carrocería original, el bloque del motor marcado en la verificación previa al rally y todas las partes selladas. El competidor debe estar representado durante esta nueva revisión en el momento que sea indicado por los organizadores.

ASISTENCIA

56. ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES

56.1. REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA

- 56.1.1. Desde el primer control horario en adelante, la asistencia a un auto en competencia puede ser efectuada solamente en los parques de asistencia y según lo permitido en el Art. 60.
- 56.1.2. La tripulación, usando solamente el equipo a bordo y sin ninguna asistencia física externa, puede realizar la asistencia en el auto en cualquier momento, excepto donde esté específicamente prohibido.

56.2. PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA

- 56.2.1. La presencia de personal del equipo o cualquier vehículo de transporte del equipo (incluyendo helicópteros) está prohibida dentro de un radio de un kilómetro de su auto en competencia, con excepción de:
 - En parques de asistencia y en zonas de asistencia remota (ZAR)
 - Mientras que los autos están en un reagrupamiento
 - En zonas de reaprovisionamiento de combustible
 - En zonas de colocación de neumáticos
 - Para un miembro del equipo por auto en áreas oficiales de lavado de autos
 - Donde lo permita un boletín
 - En las Pruebas Especiales (desde la pancarta amarilla de comienzo del control horario hasta la pancarta de stop al final de la Prueba Especial)
 - Mientras los autos estén en una zona de prensa autorizada.
 - Cuando a los autos en competencia que siguen la ruta prescrita en el libro de ruta (enlaces) usando la(s) misma(s) ruta(s) al mismo tiempo que el personal del equipo, siempre que ellos no se detengan en el mismo lugar y en el mismo momento.
- 56.2.2. a) Se permite el pasaje de alimento, bebida, vestimenta e información (clasificaciones, libro de ruta, etc.) hacia o desde la tripulación mientras que los miembros de la tripulación están en:
 - En zona de cambio de cubiertas, por el personal autorizado en esa zona solamente
 - En los parques de asistencia, en las zonas de asistencia remota y reagrupamientos o mientras que los autos están en zona de prensa.
- b) Cuando un reagrupamiento está ubicado cerca del parque de servicio y mientras los miembros de la tripulación esperan registrarse al final de una sección de enlace pueden ir a sus asistencias después de haber cumplido con sus obligaciones con los medios (en caso de haberlo)

- 56.3. Si un auto no puede ser arrancado y manejado por su propia potencia desde el Parque Cerrado al área de asistencia antes de la asistencia, los oficiales/comisarios y/o el personal del equipo tendrán permitido empujarlo o remolcarlo a su box de asistencia.





57. PARQUES DE ASISTENCIA

57.1. GENERALIDADES

Durante todo el rally deberá haber un Parque de Servicio principal. Los organizadores pueden, sin embargo, presentar a FADECH una justificación para la reubicación de éste durante el rally. Cada competidor es responsable de proteger su área de servicio con una cobertura sobre el piso. Las asistencias podrán estar precedidas tanto por una zona técnica como también de una zona de parque cerrado para permitir un ingreso flexible a la asistencia. El tiempo flexible antes de una asistencia entre dos grupos de pruebas especiales será de 15 minutos y el previo a la asistencia final de etapa podrá ser de 1 hora.

57.2. CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA

El tiempo programado para cada auto en el parque de asistencia será de acuerdo con el itinerario del rally, con la siguiente proposición para los Campeonatos:

- 57.2.1. 20 minutos antes de la primera Prueba Especial después de un reagrupamiento nocturno. Las verificaciones técnicas pueden realizarse dentro del parque cerrado.
- 57.2.2. 30 minutos entre dos grupos de Pruebas Especiales. Podrá estar precedido de una zona técnica de al menos 5 minutos, la cual puede estar dentro de un reagrupamiento.
- 57.2.3. 45 minutos al final de cada etapa antes de un reagrupamiento nocturno. Podrá estar precedido de una zona técnica de 10 minutos pero que pueden ser realizadas dentro del parque cerrado. El reglamento de cada Campeonato podrá variar el tiempo de esta Asistencia final de Etapa.
- 57.2.4. 10 minutos de asistencia antes de la finalización. Precedido de una zona técnica de 10 minutos

57.3. IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE ASISTENCIA

Los parques de asistencia están indicados en el itinerario del rally con un control horario en la entrada y otro en la salida (la distancia de 25m a que se refiere el apéndice I se reducirá a 5 m)

57.4. VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

La velocidad dentro de los parques de asistencia no podrá exceder los 30 kph, o menos si así lo especifica el Reglamento Particular. El incumplimiento de este límite resultará en una sanción que aplicará el Director de la Prueba deberá salir publicada en los reglamentos:

- Se sugiere \$ 7000 por kph sobre el límite.

Además, los Comisarios podrán aplicar una penalización adicional.

Cualquier aplicación de este tipo de las sanciones por parte del Director de Prueba será notificada por él al competidor en cuestión.

57.5. ASISTENCIA EXTERNA

Dentro del parque de servicio, está permitido que los oficiales / Comisarios y / o el personal del equipo remolquen, transporten o empujen un automóvil.-

57.6. DISPOSICIÓN DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

- 57.6.1. El organizador deberá asignar una "Zona de Parque de Asistencia" (definida por longitud, ancho y ubicación) a cada equipo en competencia dentro del parque de asistencia. Todos los vehículos del equipo deberán ser estacionados dentro de su "zona". Estos vehículos deberán llevar placas de Asistencia o Auxiliares.

Cualquier vehículo no estacionado totalmente dentro del área asignada deberá ser ubicado en un área de estacionamiento adyacente al parque de asistencia con acceso peatonal al parque de asistencia. A estos vehículos se les asignará una placa Auxiliar.

57.7. REQUISITOS ADICIONALES PARA LOS CAMPEONATOS SUPLEMENTARIOS

No Aplica



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





58. VACIAMIENTO DEL TANQUE Y/O REABASTECIMIENTO EN EL PARQUE DE ASISTENCIA

Cuando sea necesario como parte de la asistencia cambiar el tanque, la bomba o el filtro de combustible, o cualquier otro ítem del circuito de combustible, se permite el vaciado y/o rellenado en un parque de asistencia siempre que:

- El trabajo se realice con el conocimiento del organizador
- Haya un extintor de incendios con operador en stand-by a cargo del competidor
- No se efectúe ningún otro trabajo en el auto mientras esté abierto el circuito de combustible ni durante las operaciones de vaciamiento y/o reabastecimiento
- Se establezca un perímetro de seguridad adecuado alrededor del auto
- Se agregue solamente combustible suficiente para alcanzar la próxima zona de reabastecimiento.

59. ASISTENCIA FLEXIBLE

59.1. GENERALIDADES

La asistencia flexible de 30 o 45 minutos permitirá la retirada de autos en competencia del parque cerrado a un parque de asistencia adyacente con controles horarios de ingreso y salida en común. Toda variación tiene que ser publicada en el Reglamento Particular del rally. Se sugiere incluir verificaciones técnicas que duren 10 minutos con régimen de parque cerrado antes de que se lleve a cabo el flexi-service antes de un reagrupamiento nocturno o antes de cualquier entrada a asistencia, con excepción de la primera después de cada reagrupamiento nocturno.

El horario operativo del tiempo de flexi-service comenzando desde el arribo del primer auto al parque cerrado es dejado a criterio del organizador pero tiene que ser declarado en el itinerario del rally.

59.2. FUNCIONAMIENTO Y PROGRAMACIÓN DE LA ASISTENCIA FLEXIBLE

- 59.2.1. Las tripulaciones entrarán al parque cerrado para la operación de 30 o 45 minutos de asistencia flexible. Luego, las tripulaciones pueden ingresar inmediatamente al Parque de Asistencia o dejar el auto en el Parque Cerrado e ingresarlo a la asistencia en el horario que elijan dentro del tiempo máximo permitido de ingreso flexible. El tiempo en exceso del máximo permitido será penalizado como un atraso en un Control Horario.
- 59.2.2. El auto en competencia puede ser conducido por un representante autorizado del competidor solamente desde el parque cerrado de asistencia flexible al parque de asistencia final de etapa y viceversa, respetando todas las formalidades de la presentación del carnet de control y las penalizaciones relacionadas. Este hecho debe ser autorizado por los Comisarios Deportivos.
- 59.2.3. Si un automóvil no pudiera ser encendido y conducido por sus propios medios desde el Parque Cerrado hasta el área de asistencia del servicio flexible, se permitirá a los oficiales y / o al personal del equipo empujar o remolcar el automóvil a su lugar específico en área de asistencia
- 59.2.4. En la asistencia final de etapa, el auto en competencia puede ser llevado al parque cerrado antes de que hayan finalizado los 45 minutos sin penalización.
- 59.2.5. El período operativo del tiempo de la asistencia flexible queda a discreción del organizador pero deberá ser declarado en el itinerario del rally. (Véase RRSR Anexo II Art. 4.5)

60. ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)

60.1. GENERALIDADES

Se pueden crear zonas de asistencia remota, las cuales deberán:

- Ser definidas por un control horario en su entrada y en su salida
- No exceder 30 minutos de duración para ningún auto
- Permitir el cambio de neumáticos proporcionado desde un vehículo de asistencia y cualquier asistencia de acuerdo con el artículo estas normas de ZAR
- Puede estar precedido por una zona técnica de un mínimo de 5 minutos antes del control horario de entrada
- Incorporar una zona de marcado de neumáticos luego del control horario de salida.
- Admitir solamente personal autorizado del equipo, como lo indican estas normas de ZAR, los oficiales del rally y los medios de prensa con pases apropiados.

Para aumentar el valor promocional, se insta a los organizadores a ubicar las ZAR en ciudades o centros poblados.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





60.2. CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO

- 60.2.1. En una zona de asistencia remota, las siguientes personas podrán trabajar en su auto:
 - Para un auto, la tripulación más hasta 4 miembros del equipo. Este personal será siempre el mismo mientras el auto esté en la zona
 - Para concurrentes de pilotos prioritarios o pilotos integrantes de equipos múltiples inscripciones, la tripulación más hasta 4 miembros del equipo por auto. Este personal puede ser intercambiado entre los autos dentro de la zona.
- 60.2.2. Las zonas deberán ser programadas de manera que las mismas personas del equipo puedan asistir tanto a estas zonas como al parque de asistencia usando una misma ruta recomendada que les haya sido provista. El reaprovisionamiento de los recipientes de bebidas para los pilotos, no se considerará como trabajo sobre el auto.
- 60.2.3. Ningún personal del equipo que no sea el permitido en los art. 60.2.1, 60.2.2 y 60.2.3 puede permanecer en la zona.
- 60.2.4. El reglamento particular podrá restringir mas el personal de apoyo autorizado.

60.3. EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS

- 60.3.1. En una zona de asistencia remota se permite lo siguiente:
 - El uso de gatos, elevadores de chasis, rampas, llaves para tuercas, llaves de torque, herramientas de mano y agua
 - El uso de equipos o partes y herramientas llevadas a bordo del auto en competencia
 - El uso de herramientas con funcionamiento a batería, incluyendo toda la iluminación necesaria
 - La adición de agua a los sistemas del auto, para lo cual se puede usar un dispositivo de llenado
 - El uso de equipos y material para purga del líquido de frenos y limpieza del auto
- 60.3.2. Se deben usar cobertores para el piso.
- 60.3.3. Se permite tener un auto de competición unido por un cable a una computadora ubicada dentro de la zona de asistencia remota y operada por una persona adicional (que no sea de los 4 del equipo de personal permitido). Esta persona no podrá tocar el auto o cualquier parte que deba ser montada en el mismo.
- 60.3.4. Se permite la instalación de luces extra sobre o dentro del auto en las zonas de asistencia remota. Las luces extra, los neumáticos y las herramientas necesarias para instalarlos pueden ser transportados a la ZAR en un auto de asistencia.
- 60.3.5. Cualquier equipo o partes del auto podrán ser dejadas en la zona de asistencia remota y recogidas luego de la partida del auto.
- 60.3.6. El reglamento particular podrá modificar las herramientas permitidas pero estas deberán ser especialmente definidas.

60.4. PASE DE VEHÍCULOS A LAS ZAR

Se expedirá un pase de vehículo por auto en competencia por parte del organizador a fines del transporte al ZAR del personal del equipo y el equipamiento y herramientas admitidos.

60.5. ZONA DE CAMBIO DE NEUMATICOS (ZCC o TFZ)

En cada zona de cambios de neumáticos:

- Se debe definir un control horario en su entrada y salida.
- El tiempo mínimo a establecer para la ZCC (TFZ) será de 15 minutos.
- No se permiten trabajos dentro de esta zona a no ser permitir a la tripulación el cambio de ruedas, usando solamente el equipamiento que llevan a bordo del auto de competición, permitiéndose que un miembro del equipo pueda alcanzarles un gato extra y hasta cuatro soportes.
- Sin embargo, los neumáticos adicionales que se utilizarán pueden ser transportados a la zona en un vehículo de servicio y ser preparados por los miembros del equipo para ser instalados en el vehículo de rally.
- Una persona del equipo puede estar presente en la zona para cambiar los neumáticos y según lo permitido por el art. 13 .8
- Es obligatorio que todos los autos pasen a través de la zona de cambio y se detengan en la zona de marcado, aunque no hayan cambiado las ruedas.
- Una zona de marcado y lectura de código de barras en la cual cada auto debe detenerse, será establecida a la salida de cada zona de cambio de cubiertas.
- La forma y el procedimiento de transporte de las ruedas a esa zona, será especificada en el Reglamento Particular de cada rally.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191





COMBUSTIBLE - REABASTECIMIENTO

61. REABASTECIMIENTO Y PROCEDIMIENTOS

61.1. UBICACIÓN

- 61.1.1. Excepto como se detalla para el cambio de un tanque de combustible, las tripulaciones pueden solamente reabastecerse en las zonas de reabastecimiento (RZ) o en las estaciones de servicio comerciales indicadas en el libro de ruta designadas por el organizador en el Reglamento Particular y en el libro de ruta.
Las zonas de reabastecimiento pueden estar ubicadas:
- A la salida de los parques de asistencia
 - A la salida de las zonas de asistencia remota
 - En lugares remotos en la ruta del rally indicados en el libro de ruta.
- 61.1.2. Cualquier zona de reabastecimiento debe figurar en el itinerario del rally y en el libro de ruta. No pueden programarse más de tres RZ diferentes entre dos reagrupamientos nocturnos, uno de ellos en el Parque de Servicio.
En la medida de lo posible y por razones de seguridad, se recomienda a los organizadores que adapten la extensión de las secciones para evitar el uso de zonas remotas de reabastecimiento de combustible en la ruta del rally.
- 61.1.3. La entrada / salida de las zonas de reabastecimiento se marcará con una pancarta azul con el símbolo de una bomba / surtidor, excepto en las estaciones comerciales de carga.
- 61.1.4. El organizador deberá disponer la presencia de un dispositivo anti fuego y/o la implementación de medidas de seguridad apropiadas en todos los puntos de reabastecimiento de combustible (no se aplica en estaciones de servicio comerciales)
- 61.1.5. Si no hubiera estaciones comerciales de llenado en la ruta del rally, el organizador podrá disponer para la distribución, de un suministrador de combustible para las tripulaciones de conformidad con el Anexo J, vía un sistema centralizado. Dichos puntos de reabastecimiento deberán respetar todas las condiciones de seguridad de cualquier zona de reabastecimiento de combustible.

61.2. PROCEDIMIENTO EN LAS RZ

- 61.2.1. Al interior de una zona de reabastecimiento solamente se permiten las acciones directamente involucradas en el reabastecimiento de vehículos en competencia.
- 61.2.2. En todas las RZ se aplicará el límite de velocidad de 5 kph.
- 61.2.3. Para acceder a la RZ, todo el personal involucrado en las operaciones de reabastecimiento de combustible debe usar ropa que brinde una protección adecuada contra el fuego e incluya al menos: pantalón largo, camiseta de manga larga, zapatos cerrados, guantes y pasamontañas.
- 61.2.4. El proveedor de combustible o el organizador, cualquiera que fuera responsable de la zona de reabastecimiento, es responsable de proteger el piso con una Alfombra Ambiental que debe estar compuesta de una parte superior absorbente y una parte inferior impermeable. El Reglamento Particular deberá indicar cuándo se delega esta obligación en el competidor.
- 61.2.5. Las responsabilidades sobre el reabastecimiento serán exclusivas del competidor.
- 61.2.6. Los motores se deberán apagar durante la operación de reabastecimiento.
- 61.2.7. Se requiere que la tripulación permanezca fuera del auto durante el reabastecimiento.
- 61.2.8. Únicamente a efectos de ayudar en el procedimiento de reabastecimiento de su auto, dos miembros del equipo de cada tripulación pueden acceder a la RZ.
- 61.2.9. Un auto puede ser empujado fuera del RZ por la tripulación, los dos miembros del equipo y/o oficiales sin incurrir en una penalización.-

61.3. PROCEDIMIENTO EN ESTACIONES DE SERVICIO COMERCIALES

- 61.3.1. Los pilotos pueden usar combustible disponible comercialmente en estaciones de servicio comerciales o en puntos de distribución del organizador siempre que se encuentren especialmente marcados para este servicio en el libro de ruta. Este combustible debe dispensarse directamente en el tanque del auto en competencia.
- 61.3.2. La tripulación debe usar exclusivamente el equipamiento a bordo y solo las bombas, sin asistencia física externa.
- 61.3.3. Aquellos autos equipados solo con acoplamientos para reabastecimiento de combustible especificados por la FIA que usen combustible de estaciones de servicio comerciales deben transportar el adaptador en el auto y mostrarlo en la inspección técnica previa al rally.





62. USO DE COMBUSTIBLE

Para estas reglamentaciones refiérase a los reglamentos pertinentes del campeonato. Todo tipo de combustible debe cumplir con el apéndice J art. 252.9.-

PARQUE CERRADO

63. REGLAS DEL PARQUE CERRADO

63.1. APLICACIÓN

Los autos están sujetos a las reglas del parque cerrado:

- 63.1.1. A partir del momento en que ingresan a un parque de reagrupamiento hasta que lo abandonan
- 63.1.2. A partir del momento en que ingresan y/o hacen el chequeo en un área de control hasta que la abandonan
- 63.1.3. A partir del momento en que llegan al final del rally hasta que los Comisarios hayan autorizado la apertura del parque cerrado.
- 63.1.4. A partir del momento en que debido a un fallo deben abandonar la etapa y aspiran a reparar y recargar en la etapa siguiente.

63.2. PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO

- 63.2.1. Apenas se estacione el auto en el parque cerrado, los pilotos deben detener el motor y la tripulación debe dejar el parque cerrado. No se permite que ninguna persona permanezca en un parque cerrado, excepto los oficiales del rally con funciones específicas.
- 63.2.2. Las tripulaciones pueden ingresar al parque cerrado 10 minutos antes de su tiempo de largada.

63.3. EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO

Solamente los oficiales y/o los miembros de la tripulación están autorizados a empujar o remolcar el auto en competencia dentro del parque cerrado.

63.4. FUNDAS PARA AUTOS

No se permite el uso de fundas para autos.

63.5. REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO

- 63.5.1. Si los comisarios técnicos consideran que el estado de un auto ha desmejorado lo suficiente como para que la seguridad pueda estar afectada, con conocimiento de los comisarios deportivos y con el permiso del Jefe de Comisarios técnicos y en presencia de un oficial autorizado o un comisario técnico, un integrante del equipo puede reparar o cambiar ítems de seguridad homologados por la FIA en conformidad con el Anexo J, si dichos ítems están incluidos en una lista técnica de la FIA e instalados en el auto (es decir, cinturón de seguridad, extinguidor de fuego, etc.)
- 63.5.2. Solo por razones de seguridad, con el consentimiento previo del Director de la Prueba y bajo la supervisión de un oficial o un comisario técnico, la tripulación y hasta 3 integrantes del personal del equipo podrán cambiar una o más ventanas.
- 63.5.3. Si el tiempo tomado para completar las reparaciones mencionadas resulta en demoras más allá de las previstas originalmente para el tiempo de largada, la tripulación recibirá un nuevo tiempo de largada a partir de la terminación de la reparación, para lo cual la sanción es de 1 minuto por minuto o fracción de minuto pero que no puede exceder la tiempo máximo permitido según lo dispuesto en el reglamento pertinente.-

63.6. ACTIVACION DEL SISTEMA DE CORTE DE COMBUSTIBLE

No Aplica

63.7. PARQUE CERRADO DESPUES DEL FINAL DEL RALLY

Los sistemas de seguimiento y las cámaras a bordo proporcionados por el organizador pueden ser removidas dentro del Parque Cerrado solamente con la autorización de los Comisarios y bajo el control de un oficial deportivo





RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS DESPUÉS DEL RALLY

64. RESULTADOS DEL RALLY

64.1. ESTABLECIMIENTO DE LOS RESULTADOS

Los resultados se establecen sumando los tiempos empleados en las Pruebas Especiales, más las penalizaciones horarias en las que se haya incurrido durante los enlaces, más las restantes penalizaciones expresadas en tiempo.

64.2. PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

Durante el rally, las clasificaciones a ser publicadas serán las siguientes:

- 64.2.1. Clasificaciones no Oficiales: clasificaciones distribuidas por el organizador durante el rally
- 64.2.2. Clasificaciones Parciales no Oficiales: clasificaciones publicadas al final de una etapa.
- 64.2.3. Clasificación Provisoria: clasificación publicada por el organizador al final de rally.
- 64.2.4. Clasificación Final: clasificación aprobada por los Comisarios.
- 64.2.5. En caso de que se demore una lista de largada y/o la publicación de la Clasificación Provisoria, el Director de la Prueba deberá informar un nuevo horario de publicación en el o los tableros oficiales.

64.3. EMPATE EN UNA ETAPA O EN EL RALLY

- 64.3.1. En caso de empate en una etapa, el competidor que haya empleado el mejor tiempo en la primera Prueba Especial de la etapa, teniendo en cuenta que no sea una Prueba Súper Especial, será proclamado ganador. Si esto no fuera suficiente, se compararán los tiempos de la segunda Prueba Especial, de la tercera, cuarta, etc. hasta lograr desempatar.
- 64.3.2. En caso de empate en un rally, el competidor que haya empleado el mejor tiempo en la primera Prueba Especial, teniendo en cuenta que no sea una Prueba Súper Especial, será proclamado ganador. Si esto no fuera suficiente, se compararán los tiempos de la segunda Prueba Especial, de la tercera, cuarta, etc. hasta lograr desempatar. Este principio es aplicable en cualquier instancia durante el rally.

64.4. COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL

El organizador de un evento se asegurará de que cualquier cobertura de difusión sea justa, imparcial y no tergiversar los resultados del evento.

64.5. PROMOCIÓN DE LOS RESULTADOS

Los competidores podrán hacer alusión a "ganar" una etapa en notas de prensa, siempre que no se implique que dicho resultado tenga relación con la totalidad del rally.

65. PROTESTAS Y APELACIONES

65.1. PRESENTACIÓN DE UNA PROTESTA O APELACIÓN

Todas las protestas y/o apelaciones deberán ser formuladas de acuerdo con lo estipulado en los Capítulos 13 y 15 del Código Deportivo Internacional CDI y, cuando corresponda, con las Reglas Judiciales y Disciplinarias de FADECH y de la FIA.-

65.2. DERECHO DE RECLAMACION o PROTESTA

- 65.2.1. El derecho de reclamación o "Caución" será fijado por FADECH anualmente y debe abonarse en efectivo o mediante transferencia bancaria.
- 65.2.2. Si la tasa se paga mediante transferencia bancaria, la queja debe ir acompañada de un comprobante de pago y debe indicarse claramente el motivo de dicha transferencia. En caso de incumplimiento, o si los Comisarios consideran que el comprobante de pago no es satisfactorio, la reclamación no será considerada admisible.
- 65.2.3. El depósito deberá hacerse a la cuenta indicada en los reglamentos generales de FADECH.
- 65.2.4. Si la queja es aceptada o se considera parcialmente fundada de acuerdo con el art.13.10.2 del Código, FADECH devolverá el depósito o parte de él, una vez recibida la decisión de los Comisarios correspondientes.





65.3. DEPÓSITO ADICIONAL

65.3.1. En caso de que la protesta requiera el desmantelamiento o re-ensamblaje de una parte del auto los Comisarios pueden especificar un depósito adicional de acuerdo con el Art. 13.4.3 del Código Deportivo Internacional.

65.3.2. ASIGNACION DE COSTOS

Los gastos incurridos en el trabajo y en el transporte del automóvil correrán a cargo del reclamante si la protesta es infundada, o del competidor contra el cual se presenta la protesta si es confirmada. Si se considera parcialmente fundado, el depósito adicional puede devolverse en partes.

Si la protesta es infundada, y si los gastos incurridos por la protesta (escrutinio, transporte, etc.) son superiores al monto del depósito adicional, la diferencia correrá a cargo del reclamante. Por el contrario, si los gastos son menores, se devolverá la diferencia

65.4. APELACIONES

El Reglamento Particular del Rally contendrá información sobre el Arancel Nacional de Apelación.

66. ENTREGA DE PREMIOS DEL RALLY

66.1. CEREMONIA DEL PODIO

El aspecto competitivo del rally finalizará en el "Ingreso al último Control Horario".

66.2. ENTREGA DE PREMIOS

Los premios para todos los competidores / tripulaciones que se indique en el reglamento particular serán otorgados siguiendo el protocolo establecido por el organizador y respetando las obligaciones promocionales que dichos protocolos impongan. En todo caso las tripulaciones deberán presentarse a recibir sus premios en el podio de premiación con sus buzos de competencia en correcta forma.

67. ENTREGA ANUAL DE PREMIOS

67.1. COMPROMISO DE ASISTENCIA

Cualquier piloto o copiloto que gane un Campeonato de FADECH deberá estar presente en la ceremonia anual de entrega de premios de FADECH o de la ORGANIZACION DEL CAMPEONATO, si es invitado por ésta.

67.2. AUSENCIA

Salvo en casos de fuerza mayor, toda ausencia resultará en la imposición de una multa por parte de FADECH



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501. ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail: contacto@fadech.cl Web: www.fadech.cl

Fonos: +56 9 4637 3695 +56 9 4660 2191

