



CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Disposiciones Generales que se aplican a todos los Campeonatos de Rally fiscalizados por FADECH

El objetivo de las presentes Disposiciones Generales (las Disposiciones) es establecer el marco de las reglas aplicables a la organización de Rallies que se disputen, fiscalizados por FADECH.

Cualquier infracción o violación a estas regulaciones serán informadas a los comisarios deportivos, quienes podrán imponer penalizaciones de acuerdo a lo que indican los artículos 152 y 153 del Código Deportivo Internacional (CDI).

Las disposiciones detallan, completan y en ciertos lugares clarifican las condiciones generales descritas en los siguientes:

- Código Deportivo Internacional y sus anexos (el Código).
- Reglamento del Campeonato Nacional de Rally.

Sólo FADECH a través de su Comisión Nacional de Rally, puede conceder excepciones a las Disposiciones y al Reglamento del Campeonato antes mencionado.

Estas disposiciones tienen vigencia a partir de Marzo del 2009

I. DEFINICIONES

1.1 Rally de primera categoría (prueba deportiva)

Prueba en camino con una velocidad promedio impuesta, que se desarrolla entera o parcialmente en caminos abiertos al tránsito normal. Un rally consiste en un solo itinerario, que debe ser seguido por todos los autos, o de varios itinerarios que convergen en el mismo punto de reagrupamiento fijado de antemano, y al que luego sigue un único itinerario.

La ruta puede incluir una o varias pruebas especiales, así como tramos de enlace.

1.2 Etapa

Cada parte del rally, separado por un tiempo mínimo de detención fijo.

1.3 Prueba Especial

Pruebas de velocidad cronometradas en caminos cerrados para rally.

1.4 Prueba Súper Especial

Ver el Reglamento del Campeonato Nacional de Rally. (Art. 4.4).

1.5 Sectores

Los itinerarios entre dos controles horarios se denominan sectores.



1.6 Sección

Puede ser determinado entre:

- La largada y un reagrupamiento.
- Dos reagrupamientos sucesivos.
- Reagrupamiento y la llegada de la etapa o del rally.

1.7 Reagrupamiento

Una detención programada por los organizadores con las condiciones de Parque Cerrado que tiene control horario de entrada y salida, para permitir por un lado que se siga el programa, y por el otro, para reagrupar los autos que están en carrera.

El tiempo de detención puede variar de una tripulación a la otra.

1.8 Neutralización

Tiempo durante el cual las tripulaciones son detenidas por los organizadores del rally por cualquier motivo.

1.9 Parque Cerrado

Zona en la cual no se pueden hacer reparaciones ni intervención externa alguna, excepto en los casos expresamente previstos para ello por los Reglamentos de Campeonato y/o por el Reglamento Particular del Rally.

1.10 Anexos

Comunicación escrita que es parte integrante del Reglamento particular de un rally y está destinado a modificar, clarificar o completar a este último.

Los anexos deben estar numerados y fechados. Los concurrentes (o miembros de la tripulación) deben confirmar que los han recibido mediante firma.

Los anexos son emitidos:

- Por los organizadores, hasta el comienzo de la verificación técnica. Están sometidos a la aprobación de la C.N.R. de FADECH, salvo en lo relativo a posibles modificaciones del itinerario, o al programa de reconocimientos.
- Por los Comisarios Deportivos de la prueba (el Comisario Deportivo), durante todo el desarrollo de la competencia, excepto por modificaciones en el itinerario que pueden ser hechos por el director de la prueba con la aprobación de el o de los Comisario(s) Deportivo(s).

1.11 Tarjeta de tiempos

Tarjeta destinada a los sellos y la anotación de tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario.

1.12 Concurrente

Entidad física o legal.

1.13 Tripulación

La tripulación está conformada por dos personas a bordo en cada automóvil. Los dos miembros de la tripulación se denominarán piloto y copiloto y/o navegante.



- 1.14 Un Rally** comienza con la Verificación Administrativa y Técnica inicial y finaliza cuando expira uno de los siguientes tiempos límites, cualquiera que sea el último.

Límite de tiempo para Protestas, Apelaciones o el final de alguna Audiencia.

Término de la Revisión Técnica Final.

Final de la Entrega de Premios.

II. CONDICIONES GENERALES

2.1 Vehículos admitidos

2.1.1 Serán admitidos los automóviles técnicamente comprendidos dentro de la Categoría Turismo Rally, en vigencia a la fecha de realización de la competencia, que se mencionan en el Reglamento del Campeonato Nacional con las homologaciones de la F.I.A. o FADECH según corresponda.

2.1.2 Las modificaciones permitidas, así como también los equipos y modificaciones adicionales obligatorias, son las correspondientes a las prescripciones que dicta el Anexo "J", el C.D.I. de la F.I.A. y/o el Reglamento Técnico de la Categoría Turismo Rally de FADECH, según corresponda.

2.1.2.1 Sin embargo es obligatorio el montaje de:

a) Una armadura de seguridad para los automóviles participantes.

b) Faldones eficaces contra la proyección de piedras y dispersión de polvo, por detrás de las ruedas del automóvil.

2.1.2.2 Se autoriza:

a) La colocación de placas de protección bajo el motor, caja de velocidades, puente de transmisión y en general, en toda la parte inferior del automóvil.

b) El transporte de hasta 2 ruedas de auxilio a lo largo del rally.

III. REGLAMENTO PARTICULAR

3.1 Condiciones de publicación:

3.1.1 El reglamento particular debe estar en total conformidad con todas las especificaciones enumeradas en:

- El C.D.I.

- Estas Disposiciones.

- El Reglamento del Campeonato Nacional.

- Todas las reglamentaciones e interpretaciones publicadas en Comunicados oficiales de la CNR de Fadech.

3.1.2 El reglamento particular que los organizadores deseen imponer debe mencionar explícitamente todas las reglas complementarias y condiciones, las cuales deben estar en conformidad con los textos reguladores.

- 3.1.3** Dos copias del borrador del reglamento particular deben enviarse a la C.N.R. de FADECH, por lo menos 30 días antes del comienzo de la prueba, para obtener su aprobación.

Durante las dos semanas posteriores a la recepción del borrador del reglamento, la C.N.R. informará al organizador sobre cualquier modificación que deba hacerse, y dará su visto bueno autorizando su publicación.

Una copia del reglamento particular final, tal como se publicó, deben enviarse a la FADECH por lo menos quince días antes de la realización de la prueba si los recorridos se darán a conocer en esa fecha o al menos el mismo día de la divulgación de los recorridos si no fuese así.

- 3.1.4** El título de Campeonato Nacional de Rally y el logotipo de FADECH deben aparecer en la tapa del reglamento particular de cada rally del Campeonato NACIONAL, así como en los Anexos y en la primera página de las clasificaciones no oficiales y oficiales.
- 3.1.5** La fecha del cierre de las inscripciones debe efectuarse dos días antes de la fecha de comienzo del rally.
- 3.1.6** El reglamento particular debe especificar dónde y cuándo se exhibirán los resultados oficiales.

3.2 Enmiendas al reglamento particular Anexos

- 3.2.1** Las cláusulas del reglamento particular sólo pueden enmendarse de acuerdo con los Artículos 66 y 141 del C.D.I.
- 3.2.2** Cualquier enmienda o cualquier cláusula adicional se anunciará por medio de anexos fechados y numerados, que serán parte integrante del reglamento particular.
- 3.2.3** Estos anexos se exhibirán en la Secretaría, en la sede del rally y en el (los) tablero(s) oficiales de noticias, y también se les comunicarán directamente a los participantes, quienes deben dar acuse de recibo por medio de su firma, a menos que sea materialmente imposible durante el desarrollo del rally.
- 3.2.4** Los Anexos se recomienda imprimirlos en papel de color amarillo.

3.3 Aplicación e interpretación del reglamento

- 3.3.1** El Director de la Prueba tiene a su cargo la aplicación de las presentes disposiciones generales, del reglamento del Campeonato y del reglamento particular y sus anexos durante el desarrollo del rally. El debe informar a los Comisarios Deportivos de cualquier incidente importante que haya ocurrido requiriendo la aplicación de las Disposiciones Generales, el Reglamento de Campeonato o Reglamento Particular del rally.
- 3.3.2** Cualquier reclamo elevado por un competidor se remitirá al o los Comisarios Deportivos, para que deliberen y decidan al respecto (Art. 171 y siguientes del C.D.I.).
- 3.3.3** De igual manera, cualquier caso no previsto en los reglamentos será estudiado por los Comisarios, quienes tienen el exclusivo poder de decisión. (Art. 141 del C.D.I.).
- 3.3.4** El Piloto asume la responsabilidad del concurrente cuando este último no esté a bordo del auto durante el Rally.
- 3.3.5** Para la interpretación exacta de este texto se aplican las siguientes definiciones: las siguientes definiciones:
- 3.3.5.1** "Concurrente", utilizado para personas físicas o jurídicas.
- 3.3.5.2** "Tripulación", piloto, copiloto y/o navegante.

- 3.3.6** Cualquier acción incorrecta, fraudulenta o desleal, realizada por el concurrente o miembros de la tripulación, será juzgado por los Comisarios Deportivos, quienes tienen el poder de imponer una penalización que puede llegar hasta la exclusión.

IV. OFICIALES

4.1 Comisarios Deportivos de la prueba

En un rally del Campeonato Nacional siempre deberá haber al menos un Comisario Deportivo, recomendándose un número mayor de miembros para formar un colegio de comisarios. Estos serán nominados por C.N.R de FADECH .

4.2 Observador

4.2.1 En los rallies del Campeonato Nacional, C.N.R de FADECH podrá designar un observador.

4.2.2 Ningún observador de FADECH puede ser al mismo tiempo Comisario Deportivo del mismo rally.

4.3 Delegado de Seguridad

La C.N.R de FADECH puede designar un delegado de seguridad, que es específicamente responsable de controlar la seguridad del público en el rally.

4.4 Control de la ruta y las pruebas especiales por parte de los oficiales

4.4.1.1 Como parte de sus deberes, queda a discreción del observador de FADECH y de los Comisarios Deportivos controlar todas las medidas técnicas y/o de seguridad instaladas en la ruta y las pruebas especiales. Además, deben cumplir con las siguientes disposiciones:

4.4.1.1.1 Deberán exhibir un emblema distintivo en el parabrisas del vehículo. El mismo será considerado como pase libre y deberá ser provisto por el organizador.

4.4.1.2 Su entrada en la ruta de pruebas especiales debe tener lugar por lo menos 30 minutos antes de la hora de largada del auto N° 0.

4.4.1.3 Si el auto N° 0 los alcanza mientras están en la ruta de una prueba especial, deben detenerse, estacionar y esperar que pase el auto "rastrillo" antes de continuar.

V. INSCRIPCIONES

5.1 Todo Concurrente que desee participar en un rally por el Campeonato Nacional debe presentar, en la Secretaría del Rally o en FADECH, una Solicitud de Inscripción, antes de la fecha y hora del cierre del Registro de Inscripciones, fecha y hora que deben mencionarse en el reglamento particular de la prueba.

5.1.1 Las inscripciones podrán efectuarse además por telegrama, con copia o Fax, o E-mail emitido antes de la fecha y hora del cierre de inscripciones con su acuse de recepción conteniendo las siguientes especificaciones:

- a)** Nombre de la competencia.
- b)** Nombres del Piloto, Navegante y Concurrente.
- c)** Marca, modelo del vehículo y Clase a la que pertenece.
- d)** Licencia de piloto y navegante
- e)** Prioridad de largada del piloto.

- 5.1.2** La inscripción efectuada por telegrama fax o E-mail, se perfeccionará mediante la firma de los formularios Oficiales en la oportunidad de la Verificación Administrativa Previa a la competencia.
- 5.1.3** No se admitirán inscripciones colectivas, es decir de más de un vehículo por formulario de inscripción o telegrama.
- 5.1.4** Las tripulaciones de los automóviles deberán presentar las licencias habilitantes en la oportunidad de inscribirse, y toda vez que le sean solicitadas.
- 5.1.5** No podrán participar de la prueba aquellos conductores, navegantes y/o concurrentes, que hallándose regularmente inscritos, mantengan deudas pendientes con sus A.D.N. en caso de pilotos extranjeros, o con FADECH o cualquier otra entidad afiliada a ella en caso de ser pilotos nacionales.
- 5.1.6** Los concurrentes extranjeros deben presentar una autorización según el Art. 70 del C.D.I.
- 5.1.7** Salvo en los casos previstos en las presentes disposiciones, no pueden hacerse enmiendas en la solicitud de inscripción. Sin embargo, el Concurrente podrá reemplazar libremente el auto declarado en la solicitud de inscripción por otro del mismo grupo y la misma clase, hasta el momento de la verificación técnica.
- 5.1.8** Está prohibido hacer cualquier cambio de concurrente después de que se han cerrado las inscripciones.
- Sin embargo, un miembro de la tripulación puede ser reemplazado con el acuerdo de:
- Los organizadores, antes del comienzo de los controles administrativos.
 - Los Comisarios Deportivos, después del comienzo de estos controles y antes de la publicación de la lista de tripulaciones admitidas para largar.
 - Sólo FADECH a través de su C.N.R puede autorizar el reemplazo de los dos miembros de la tripulación.
- 5.2** En caso de que se demuestre, en el momento de la verificación técnica, que un auto no corresponde en su presentación al grupo y/o clase en el cual fue admitido, este auto puede, a propuesta de los encargados de la verificación técnica, ser transferido al grupo y/o clase adecuados, por decisión de los Comisarios Deportivos.
- 5.3** Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concurrente y todos los miembros de la tripulación se remiten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el C.D.I. y sus Anexos, en estas Disposiciones, en el Reglamento de Campeonato y en el Reglamento Particular.
- 5.4** **Derechos de inscripción**
- 5.4.1** Los derechos de inscripción serán aprobados por la CNR de FADECH y mencionados en los respectivos Reglamentos del Campeonato.
- 5.4.2** Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados en los siguientes casos.
- 5.4.2.1** A los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- 5.4.2.2** En caso que la prueba no se celebrara.
- 5.4.2.3** Los organizadores podrán eventualmente reembolsar parte de los derechos de inscripción a los participantes que por causa de fuerza mayor, debidamente justificada, no pudieran presentarse a la largada.

VI. SEGUROS

- 6.1** El Club o Ente Organizador se encargará obligatoriamente de la contratación de un seguro que garantice la responsabilidad civil hacia terceros del concurrente, con la sola condición de que el tercero no sea otro concurrente. Este seguro se extenderá temporalmente desde el momento de la entrada inicial al Parque Cerrado Previo y cesará al final de la competencia (permanencia en el Parque Cerrado y Verificación Técnica Final), luego de la llegada a la última etapa, o al momento del abandono o de la puesta fuera de carrera de la tripulación (Exclusión).

También se deberá contratar un seguro de Accidentes Personales, que cubra a los Oficiales Deportivos y todas las Autoridades de la prueba.

El Club o Ente Organizador tiene la obligación de entregar al Comisario Deportivo designado por CNR de FADECH, como máximo hasta una hora antes de comenzar las Verificaciones Administrativas Previas, el original de esa Póliza de Seguro o un Certificado de Cobertura extendido por la Compañía de Seguros, donde consten todos los datos de riesgos y montos cubiertos. Si así no lo hicieren el Comisario Deportivo dejará constancia en un Acta y CNR de FADECH decidirá las sanciones a aplicar al club o ente organizador por incumplimiento de esas disposiciones.

- 6.2** Toda persona, que de una u otra manera esté vinculada a la competencia, podrá contratar seguros complementarios individuales.
- 6.3** El organizador no podrá ser acusado, en ningún caso, por los accidentes corporales o materiales que pudieran ocurrir a tripulaciones o concurrentes.
- 6.4** Los vehículos de asistencia, aún siendo portadores de las placas específicas emitidas por el Organizador, no pueden en ningún caso ser considerados como participando oficialmente de la prueba. Por consiguiente, no se encuentran cubiertos, por la póliza de seguro del mismo, y quedan bajo la exclusiva responsabilidad de su propietario.
- 6.5** El Organizador, el Comité de Organización y el Ente Fiscalizador, no se hacen responsables ante cualquier caso de accidente que pudiera ocurrir o pudiera ser causado asistencia durante el desarrollo del rally por cualquier competidor y/o automóvil de competición participante, ni por sus vehículos de asistencia durante el desarrollo del rally.

VII. TRIPULACIONES

- 7.1** En aplicación de las Reglamentaciones y de acuerdo con las disposiciones generales, el retiro de uno de los miembros de la tripulación dará como resultado la inmediata exclusión por parte del Director de la Prueba. Si un tercero es admitido a bordo, (excepto si es para transportar a una persona herida), el o los Comisarios Deportivos podrán imponer una penalización según lo dispuesto en los artículos 152 y 153 del CDI.
- 7.2** Los dos miembros de la tripulación serán designados como piloto y navegante, de acuerdo a las disposiciones de FADECH.

Ambos miembros de la tripulación podrán conducir durante el transcurso de la prueba, si ambos son titulares de licencia de piloto vigente. En caso contrario solamente lo podrá hacer el que se hubiere inscrito como piloto del vehículo.

El puntaje de la prueba será otorgado al piloto y navegante que figuren en la ficha de inscripción.

Tratándose de navegantes que no conducen, deberán cumplir con las disposiciones sobre Licencias de Navegante que fije FADECH.

También tendrán derecho a recibir puntos para el Campeonato de Rally, los pilotos y navegantes que posean Licencia de otro país miembro de la F.I.A., para la cual deberán presentar la autorización de la A.D.N. que emitió la licencia, conforme a las normas vigentes.

- 7.3** El nombre del piloto y/o navegante, deben aparecer en ambos guardabarros delanteros o en las ventanillas laterales traseras del automóvil. En este caso la altura máxima de las letras es de 10 cm. y de igual tamaño para ambos tripulantes, del piloto al lado izquierdo y del navegante al lado derecho.

Cualquier concurrente que no cumpla con esta regla estará sujeto a una penalización en efectivo.

En caso de rotura del vidrio, la penalización en efectivo no se aplicará.

VIII. ITINERARIO - LIBRO DE RUTA - TARJETA DE TIEMPOS

8.1 Libro de ruta

- 8.1.1** A todas las tripulaciones se les entregará un libro de ruta conteniendo una descripción detallada del itinerario obligatorio que se debe seguir, cualquier desviación podrá resultar hasta en la exclusión del auto al finalizar la etapa a decisión del o los comisarios deportivos.

Las tripulaciones deben ceñirse exactamente al recorrido establecido en el libro de ruta, sin dejar el camino establecido, ni el área, parque o zona de servicio designadas, a menos que los Comisarios Deportivos decidan que se trata de un caso de fuerza mayor.

- 8.1.2** En todos los casos, el libro de ruta debe estar en conformidad con el standard publicado en el Reglamento de Campeonato de Rally de FADECH, y debe contar con las señales de "OK" y "SOS" , con sus colores correspondientes, VERDE y ROJO, doblado y pegado dentro del libro.

8.2 Intervalos entre horas de largada

- 8.2.1** Para la largada del rally y para cada etapa, los organizadores programarán las largadas de los autos de competición a un intervalo de por lo menos dos minutos a los veinte primeros del ranking y uno como mínimo a los siguientes, respetando sus prioridades y/o ranking según lo establezca el reglamento del Campeonato.

- 8.2.2** Este intervalo debe ser y mantenerse idéntico para todos los autos de competición, a menos que se incluyan reglas diferentes en los Reglamentos de Campeonato, o a menos que CNR de FADECH conceda una excepción específica.

- 8.2.3** El intervalo inicial en la rampa de largada de un rally queda a criterio de los organizadores, que pueden establecer un intervalo inicial de 2 minutos, de 1 minuto, o una combinación entre ambos. Este punto si difiere de lo establecido (los veinte primeros del ranking a dos minutos y el resto a un minuto) debe ser mencionado en el R.P.P.

8.3 Tarjeta de tiempos

- 8.3.1** Esta tarjeta debe tener una página por cada sección de enlace, y una página por cada prueba especial.

Debe entregarse un conjunto diferente de tarjetas de tiempos por lo menos para cada sección de cada etapa. Se las debe sellar o firmar en los controles de paso, si es que los hay.

- 8.3.2 Las tripulaciones están obligadas a entregar su tarjeta de tiempos, para que se registre su paso en todos los puntos mencionados en su tarjeta de tiempos y en el orden correcto, cualquier desviación y/o no cumplimiento de las reglamentaciones será informada a los Comisarios Deportivos.
- 8.3.3 El tiempo ideal para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos figurará en la tarjeta de tiempos.
- 8.3.4 Todas las tarjetas de tiempos usadas en los rallies del Campeonato Nacional deben estar en conformidad con la tarjeta de tiempos aprobada por CNR de FADECH.

IX. PLACAS DEL RALLY Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN

- 9.1 El Comité de Organización suministrará a cada tripulación los dos paneles con los números de competición reglamentarios de 65 cm. de ancho como máximo por 50 cm. de alto y en forma opcional dos placas identificatorias, salvo que se decida entre la organización y la CNR otro formato de números.
- 9.2 Los números de competición (4 cms. de ancho de trazo y hasta 28 cms. de alto). Deben aparecer en los paneles en negro sobre fondo blanco, sobre un rectángulo mínimo de 45 cms. de ancho por 36 cms. de alto. En el caso específico del Campeonato Nacional, los números de competición deberán ajustarse a lo indicado en el respectivo reglamento de Campeonato.
- 9.3 Los números de competición provistos por los organizadores deberán estar colocados obligatoriamente sobre cada una de las puertas delanteras del auto, durante toda la duración del rally.

Queda expresamente prohibido, bajo pena que puede llegar hasta la exclusión, recortar la publicidad obligatoria del Organizador, ni aún cuando sea colocada en otro lugar del vehículo.

X. PUBLICIDAD

- 10.1 Se permite a los concurrentes colocar libremente cualquier publicidad sobre sus autos, siempre que la misma:
- Esté autorizada por las leyes del país Organizador, los reglamentos de FADECH.
 - No sea contraria a los buenos usos y costumbres.
 - No invada los lugares reservados para las chapas y números de competición.
 - No impida la visión de la tripulación a través de los cristales (parabrisas, luneta trasera y ventanillas laterales).
 - No contravenga los protocolos financieros, o acuerdos comerciales establecidos en las bases del Campeonato.
- 10.2 Los espacios publicitarios que se encuentren inmediatamente encima o debajo de los números de Competición, así como las placas del rally quedan reservados para la publicidad de los organizadores. La CNR se reserva un espacio de 30x40 cms. en el capó de los autos para su uso y comercialización. Los concurrentes no pueden rechazar esta publicidad obligatoria.
- 10.3 La publicidad obligatoria de la competencia, se indicará en el R.P.P. o en un Anexo al mismo.
- 10.4 Todas las letras del nombre del auspiciante deben ser, como máximo, de la misma altura y grosor que las del nombre del rally.

XI. CIRCULACIÓN

- 11.1** A lo largo de todo el rally, las tripulaciones deben observar estrictamente las leyes de tránsito de las rutas y calles del país. Cualquier tripulación que no cumpla con dichas leyes de tránsito estará sujeta al menos a las penalizaciones que siguen salvo que las mencionadas en el reglamento específico del Campeonato sean mayores en cuya caso esas prevalecerán.
- 11.1.1** **Primera infracción:** penalización en efectivo de US\$ 100 o su equivalente en moneda nacional.
- 11.1.2** **Segunda infracción:** una penalización horaria de 5 minutos.
- 11.1.3** **Tercera infracción:** exclusión.
- 11.2** En caso de una infracción a las leyes de tránsito cometida por una tripulación que participa en el rally, los agentes de policía o funcionarios que la comprobaron deben comunicársela de la misma manera en que lo hacen con los habituales usuarios de la ruta.
- 11.3** En caso de que la policía decidiera no detener al conductor en infracción, puede solicitar la aplicación de las penalizaciones previstas en el reglamento particular del rally, siempre que se cumplan las siguientes condiciones.
- 11.3.1** Que la notificación de la infracción se haga por vía oficial y por escrito, antes de que se publique la clasificación, al final de la etapa.
- 11.3.2** Que la declaración sea lo suficientemente detallada para que la identidad del piloto infractor se establezca de manera indiscutible, al igual que el lugar y hora de la infracción, claramente precisados.
- 11.3.3** Que los hechos no sean susceptibles de diversas interpretaciones.
- 11.4** Queda prohibido, remolcar o transportar los autos, o hacer que los empujen, salvo para colocarlos de vuelta sobre la sobre la ruta o para liberar la misma. Cualquier infracción se informará a los comisarios deportivos
- 11.5** De igual manera, se prohíbe a las tripulaciones, so pena de una penalización que será impuesta de acuerdo a los Arts. 141 y 152 del CDI.
- 11.5.1** Bloquear deliberadamente el paso de los autos de competición o impedirles adelantarse.
- 11.5.2** Comportarse de una manera antideportiva.

XII. REPARACIONES - ASISTENCIA - COMBUSTIBLE

12.1 Reparaciones. Condiciones Generales

- 12.1.1** Las reparaciones serán definidas como un trabajo no restringido en un auto de competición, excepto cuando están limitadas como en el presente Artículo 12 y Artículo 12.2.
- 12.1.2** A través del Rally las reparaciones y asistencia a un auto de competición deben ser llevadas a cabo sólo en los Parques de Asistencia. Sin embargo, la tripulación, usando solamente el equipamiento que llevan a bordo y sin asistencia física externa, pueden hacer reparaciones en el auto en cualquier momento, salvo en lugares que son específicamente prohibidos.

- 12.1.3** Cualquier infracción concerniente a la asistencia o cualquier acción definida como "Asistencia Prohibida" (ver Art. 12.2), observada por los oficiales deportivos puede implicar la aplicación de los artículos 152/153 del CDI por parte del o los Comisarios Deportivos y la sanción puede llegar hasta la exclusión.

Según la gravedad de la infracción, el caso podrá ser pasado al tribunal de Penalidades y FADECH decidirá la aplicación de otras sanciones.

12.2 Definición de "Asistencia Prohibida"

- 12.2.1** El uso o recepción por parte de la tripulación de cualquier material (sólido o líquido), repuestos, herramientas u otro equipamiento que no sea el que transporten en el vehículo de competición.

- 12.2.2** Se denomina Asistencia Prohibida a la presencia en sectores de enlace, de personal del equipo o de cualquier vehículo de transporte del equipo (incluyendo helicópteros) dentro de un radio de un kilómetro alrededor de su auto de competencia, excepto:

a.- En lugares autorizados en un anexo.

b.- En Pruebas Especiales desde la pancarta amarilla al comienzo del Control Horario hasta la señal STOP al finalizar la Prueba Especial.

c.- Para autos participantes que aguarden en el Control Horario a la entrada de Parques de Asistencia o Zonas de Reagrupamiento, donde el suministro de alimentos, bebidas e información (datos de tiempos, libros de ruta etc.), hacia y desde la tripulación también es permitido.

d.- Mientras transporte(n) a la(s) tripulación(es) hasta o desde el Parque Cerrado.

e.- Cuando los autos de competición siguiendo el recorrido indicado en el Libro de Ruta deban utilizar el mismo camino y al mismo tiempo que lo hace el personal del equipo y sus vehículos de servicio, pero no deben detenerse en el mismo lugar y en el mismo momento.

- 12.2.3** También será considerada "asistencia prohibida" el desvío del auto de competición de la ruta del Rally.

- 12.2.4** La tripulación, usando solamente el equipamiento que llevan a bordo y sin asistencia física externa, pueden hacer reparaciones en el auto en cualquier momento salvo en lugares que son específicamente prohibidos.

12.3 Parques de Asistencia

12.3.1 Los Parques de Asistencia serán establecidos de acuerdo a la siguiente tabla:

Tip	Tiempo Permitido En el Parque	Cantidad de Parques por Etapa	Máxima Distancia de PE.S entre Parques	Cambio de Neumáticos	Observaciones.
I	30 o 45 Min.	Máximo 5	50 Km.	Sí	45 min. sólo al Final de Etapa. Puede ser 20 min. al Final del Rally
II	20 Min.	1	-	Sí	Antes de 1er P.E De cada día
III	10 Min.	1	-	NO	Al final del Rally

12.3.2 Los Parques de Asistencia deben ser claramente indicados en el Libro de Ruta y deben contar con controles horarios de entrada y de salida (los 25 metros indicados en el anexo 1, serán reducidos a 5 metros). El procedimiento, de entrada al Control Horario será una zona cerrada por vallas o barreras a la cual sólo tienen permitido su ingreso personas autorizadas (Autoridades, Periodistas, Concurrentes, Mecánicos, etc...)

12.3.3 La velocidad de los vehículos de auxilio en los Parques de Asistencia no debe exceder de 30 Km./h. No cumplir con este limite puede originar penalidades aplicadas por los Comisarios Deportivos.

12.4 Vehículos admitidos en los Parques de Asistencia

12.4.1 Un máximo de dos vehículos de asistencia por vehículo inscrito podrán llevar a cabo operaciones de asistencia durante todo el rally. Estos vehículos deberán estar claramente identificados por placas de "AUXILIO" entregadas por los organizadores y adheridas en los lugares especificados.

12.4.2 Las casas rodantes y los vehículos de la dirección de los equipos se consideran en forma independiente.

12.4.3 Cuando el espacio del Parque de Asistencia es insuficiente, el organizador debe prever áreas de estacionamiento para los vehículos mencionados en 12.4.2, en lugares de vecindad con el Parque de Asistencia.

12.4.4 Queda terminantemente prohibida la circulación de vehículos de asistencia o auxilio de los competidores por los tramos de PE durante todo el tiempo que los mismos permanezcan cerrados y hasta el momento de liberación al tránsito normal.

La trasgresión a esta disposición podrá ser penalizada con hasta la exclusión del o de los automóviles a los que ese o esos vehículos trasgresores presten asistencia.

12.5 Combustible

12.5.1 Todos los participantes deberán obligatoriamente reabastecer combustible en el interior de los Parques de Asistencia definidos en el Art. 12.3, en zonas de reaprovisionamiento o al exterior de los mismos en zonas especialmente adaptadas, según se haya establecido especialmente para esa prueba.

- 12.5.2** Los organizadores podrán excepcionalmente prever puntos suplementarios de reaprovisionamiento de combustible.

Estos puntos de reaprovisionamiento no contarán con controles horarios de entrada y salida.

Tomar una nueva rueda de repuesto en la zona de reaprovisionamiento no está autorizado, solamente se permite el cambio de la dañada por la rueda de repuesto.

XIII. NEUMÁTICOS - RUEDAS DE REPUESTO

- 13.1** El tipo de neumáticos a utilizar es libre, salvo que se indique otra cosa en el Reglamento del Campeonato o el Reglamento Particular de la prueba, prohibiéndose el uso de mouse y/o clavos.
- 13.2** Los neumáticos deben poseer dibujo y su profundidad mínima debe ser de 2 mm.
- 13.3** Los automóviles de competición podrán llevar dos ruedas de repuesto como máximo.
- 13.4** Cuando la largada de una prueba Especial tenga un atraso de más de 10 minutos, para cualquier competidor, la regulación de la presión de los neumáticos está permitida.

XIV. RECONOCIMIENTO

14.1 Condiciones

- 14.1.1** Las tripulaciones están autorizadas a recorrer los tramos de P.E. únicamente en el sentido del rally a velocidad reducida y respetando el Código de Tránsito en su integridad, y con un número de pasadas restringida (2, 3 o 4) por prueba especial diferente y en las fechas y horarios que se darán a conocer en el RPP.
- 14.1.2** En el caso que existan tramos de P.E. muy transitados, en zonas pobladas o del tipo Súper Especial, el organizador podrá disponer de días, horarios específicos y cantidad de oportunidades en que se podrá recorrer el tramo.
- 14.1.3** Puesto que se trata de reconocimientos y no de entrenamientos, debe ser respetado el Código de Tránsito, los vehículos de reconocimiento deben estar cubiertos por un seguro tal como el exigido por la ley. Ninguna responsabilidad podrá incumbirse a los organizadores.

14.2 Vehículos de reconocimiento

Los reconocimientos de ruta no podrán ser efectuados, más que con vehículos de serie de producción de conformidad a las especificaciones definidas a continuación:

- 14.2.1** Vehículo de serie. Autos de tracción simple o en caso de ser de tracción 4x4 deben ser camionetas con un peso mínimo de 1.500 Kg.
- 14.2.2** No deberá poseer publicidad.
- 14.2.3** El motor será de producción de serie. (de acuerdo al reglamento del Grupo N).
- 14.2.4** La caja de velocidades será de producción de serie. (de acuerdo al reglamento del Grupo N).
- 14.2.5** El tubo de escape será de serie y deberá respetar el límite sonoro autorizado en el país.

- 14.2.6 Cinturones de seguridad de producción de serie. (inerciales).
- 14.2.7 Asientos serán de producción de serie.
- 14.2.8 Las llantas son libres dentro de los límites del Anexo "J" , Grupo "N".
- 14.2.9 En las suspensiones los amortiguadores serán standard en su forma exterior.
- 14.2.10 Sin Jaula Interna.
- 14.2.11 En la parte inferior del motor se permitirá una chapa de protección.
- 14.2.12 Neumáticos libres para tierra o ripio.

14.3 Sanciones

Toda tripulación que infrinja esta reglamentación será objeto de una multa mínima del equivalente a US\$ 200 o su equivalente en moneda nacional, sanción que será dictaminada por los organizadores a título preventivo.
En caso de reincidencia este valor podrá ser aumentado.

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

14.4 Ensayos

Para las tripulaciones inscritas, podrán ser organizados a efectos de la prueba de los vehículos de competición, ensayos que deberán realizarse en un tramo de ruta con características parecidas a las del rally, con las mismas condiciones de seguridad que las previstas para el rally. Podrán contar con la colaboración de las autoridades policiales y municipales.

Estas pruebas deberán ser previstas el día anterior al inicio del rally, en el horario que acuerde la organización y por una duración de hasta cuatro (4) horas. La distancia del tramo a recorrer podrá variar entre 2,5 y 7,0 Km.

XV. VERIFICACIÓN TÉCNICA - CONTROLES ADMINISTRATIVOS

15.1 Verificación técnica antes de la largada y durante el rally.

- 15.1.1 Todas las tripulaciones y autos que toman parte en el rally deben concurrir a la verificación técnica (y/o los controles administrativos) de acuerdo con el programa dado.
- 15.1.2 A cualquier tripulación que se presente a la zona de verificación técnica (y/o controles administrativos) fuera de los límites horarios prescritos en el reglamento particular del rally y sin la autorización expresa, no se le permitirá largar, excepto en caso de fuerza mayor debidamente reconocida como tal por los Comisarios Deportivos.
- 15.1.3 La tripulación deberá presentar la ficha de homologación así como cualquier anexo a esta ficha. Si no se presentaran, los Comisarios Deportivos podrán imponer una penalización que puede llegar hasta negársele la largada al auto en cuestión.

- 15.1.4** Después de la verificación técnica, si se considera que un auto no cumple con regulaciones técnicas y/o de seguridad, los Comisarios Deportivos pueden establecer un plazo para que el vehículo sea puesto en condiciones reglamentarias.
- 15.1.5** A cualquier auto que no cumpla con lo requerido en la verificación técnica puede ser posible que no se le permita la largada por parte de los Comisarios Deportivos, basados en el Informe que presenten los Comisarios Técnicos.
- 15.1.6** La verificación técnica realizada antes de largada será de naturaleza completamente general, (control de licencias, la marca y el modelo del auto, aparente conformidad del auto con el grupo en el cual está inscrito, elementos de seguridad esenciales, conformidad del automóvil con el Reglamento Nacional de Tránsito, etc.).
- 15.1.7** Esta actividad incluirá:
- 15.1.7.1** Identificación de la tripulación. Cada miembro debe estar provisto de dos fotos recientes con formato de identidad (4 x 4 cm.).
- 15.1.7.2** Identificación del auto, el chasis, el bloque del motor que puede ser marcado en cualquier momento.
- 15.1.8** Durante el desarrollo del rally, en cualquier momento pueden realizarse controles adicionales de los miembros de la tripulación así como del auto. El concurrente es responsable de la conformidad técnica de su auto durante toda la duración del rally, toda infracción será informada a los Comisarios Deportivos.
- 15.1.9** En caso que se coloquen marcas de identificación (ver Art. 15.1.7.2), es responsabilidad exclusiva de la tripulación cuidar de que se preserven intactas hasta el final del rally. En caso de que falten, los Comisarios Deportivos serán notificados para su resolución.
- También es responsabilidad de la tripulación ocuparse de que cualquier parte del auto que haya sido manipulada durante el control vuelva a instalarse de manera correcta.
- 15.1.10** Cualquier fraude que se descubra, y en especial el hecho de presentar como originales marcas que han sido retocadas, será informada a los Comisarios Deportivos. También será informado cualquier otro concurrente o tripulación que haya ayudado a la cometer la infracción o se haya visto envuelta en ella. Ello sin perjuicio de la posibilidad de solicitar la imposición de sanciones más severas por parte de la Autoridad Deportiva Nacional de la que depende el concurrente o el cómplice.

Además los Comisarios deportivos pueden aplicar el artículo 152 del CDI. si ellos lo consideran necesario.

15.2 Control Final

- 15.2.1** En el momento de su llegada al final del rally, todas las tripulaciones deben conducir su vehículo al Parque Cerrado. Allí se realizará un breve control para verificar:
- 15.2.1.1** La conformidad del auto con el vehículo presentado en la verificación técnica inicial.
- 15.2.1.2** Las partes, conjuntos o condiciones técnicas reglamentarias que los Comisarios Deportivos determinen.
- 15.2.1.3** Si hay motivo para imponer cualquiera de las sanciones previstas.
- 15.2.2** La ausencia de una de las marcas de identificación, según el Art. 15.1.7, será informada a los Comisarios Deportivos.

15.2.3 A criterio de los Comisarios Deportivos actuando de oficio o como consecuencia de un reclamo o por decisión del director de la prueba podrá realizarse una verificación técnica completa y/o parcial, que implique el desmontaje de los autos.

15.2.4 En caso de que el desmontaje arriba mencionado sea resultado de un reclamo, se exigirá al reclamante un depósito según lo determinado en el Capítulo XXIV de estas disposiciones, debiendo pagarse este importe por anticipado.

Si el reclamo es válido, el depósito se le reembolsará al reclamante, y se le cobrará al concurrente infractor.

15.2.5 El número mínimo de automóviles que deben someterse a la verificación técnica será: los dos primeros autos clasificados de cada clase, más cualquier otro vehículo que las autoridades de la prueba consideren conveniente verificar, hayan finalizado o no la prueba.

Después de finalizar la última prueba especial todos los autos arribados deben proseguir su marcha e ingresar a Parque Cerrado. Será responsabilidad de la tripulación entregar los automóviles a Parque Cerrado aún cuando éste no lo pudiera hacer por sus propios medios, y ponerlo a disposición de las Autoridades de la Prueba.

La tripulación que así no lo hiciera podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos.

XVI. LARGADA Y NUEVA LARGADA

Antes de la largada y de las posibles nuevas largadas, los organizadores pueden reunir a todos los autos de competición en una zona de largada, en las condiciones establecidas en el reglamento particular. En este caso, las penalizaciones (exclusivamente las pecuniarias) por llegar tarde a la zona de largada se especificarán en el reglamento particular.

16.1 Si se establece un Parque Cerrado, las tripulaciones pueden entrar al mismo 10 minutos antes de su hora de largada.

16.2 La hora ideal de largada aparecerá en la tarjeta de tiempos de cada tripulación, o en una planilla publicada.

16.3 Cualquier llegada tarde, imputable a la tripulación, a la largada del rally o de una etapa o sección o a la salida de un parque de servicio, se penalizará con 10 segundos por cada minuto o fracción de minuto de retraso. A cualquier tripulación que registre más de quince (15) minutos de llegada tarde no se le permitirá largar.

16.4 Dado que las tripulaciones tienen 15 minutos para presentarse a la largada del rally, de una etapa o de una sección, si se presentan dentro de estos 15 minutos, la hora real de largada se anotará en la tarjeta de tiempos. El intervalo mínimo prescrito entre los autos debe ser respetado.

16.5 El orden de largada se mantendrá sin cambios hasta que por lo menos el 10% de la distancia total de las pruebas especiales se haya completado, o se haya completado una etapa.

16.6 El orden de largada para las etapas subsiguientes se determinará de acuerdo con la clasificación general provisoria establecida al final de la etapa previa, y será publicado en el horario especificado en el programa del Reglamento Particular.

XVII. TARJETA DE TIEMPOS

17.1 En la largada del rally, a cada tripulación se le entregará una tarjeta de tiempos en la cual figurará el tiempo permitido para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos. Esta tarjeta se entregará en el control de llegada de una sección y se reemplazará por otra antes de la largada de la sección siguiente.

Se pueden entregar varias tarjetas de tiempos juntas, encuadradas en forma de libro, que cubran una sección o etapa del rally.

Cada tripulación es la única responsable de su tarjeta de tiempos. La presentación de la tarjeta de tiempos en los diferentes controles y la exactitud de las inscripciones en ella realizadas, son de exclusiva responsabilidad de la tripulación. La tripulación es responsable de todas las inscripciones que se hagan en la tarjeta de tiempos.

En consecuencia queda a cargo de la tripulación entregar su tarjeta de tiempos a los oficiales deportivos dentro del tiempo correcto, y controlar que la anotación del tiempo se haya realizado correctamente.

Las horas y minutos siempre se indicarán de la siguiente manera: 00:01 – 24:00 , sólo se contarán los minutos transcurridos. A lo largo del rally, la hora oficial será aquella especificada en el reglamento particular.

17.2 La tarjeta de tiempos debe estar disponible a todo requerimiento, en especial en los puestos de control, donde debe ser presentada personalmente por un miembro de la tripulación para su sellado e inscripción de los tiempos registrados.

17.3 Cualquier corrección o enmienda hecha en la tarjeta de tiempos tendrá como consecuencia una penalidad a criterio de (los) Comisario(s) Deportivo(s) que podrá llegar hasta la exclusión por parte del Director de La Prueba, a menos que tal corrección o enmienda haya sido aprobada por los oficiales deportivos a cargo.

17.4 La ausencia de un sello o firma de cualquier control de paso, o la ausencia de un registro de tiempo en un control horario, o la no presentación de la tarjeta de tiempos en cada puesto de control (de tiempo, de paso o de reagrupamiento) o a la llegada, será informada a los Comisarios Deportivos quienes podrán aplicar una sanción que puede llegar hasta la exclusión.

17.5 El oficial deportivo a cargo es la única persona autorizada para anotar la hora en la tarjeta de tiempos, a mano o por medio de un aparato impresor.

17.6 Cualquier divergencia entre las horas anotadas en la tarjeta de tiempos de la tripulación y las anotadas en los documentos oficiales del rally (planillas, registros de reloj impresor, etc.) será objeto de una investigación por parte de los Comisarios Deportivos, quienes emitirán un juicio definitivo.

XVIII. PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

18.1 Disposiciones generales:

18.1.1 Todos los controles, es decir controles de paso y controles horarios, largada y llegada de pruebas especiales, zonas de control y reagrupamiento y neutralización, estarán indicadas por medio de pancartas estandarizadas aprobadas por FADECH

18.1.2 El comienzo de la zona de control está marcado por una pancarta de advertencia sobre fondo amarillo. A una distancia de no menos de 25 m. la ubicación del control está indicada por una pancarta idéntica sobre fondo rojo. El fin de zona de control, aproximadamente 25m. más adelante, está indicado por una pancarta final con tres rayas negras transversales sobre fondo beige.

Si se prevee una importante presencia de espectadores en la zona de Control Horario, un área de por lo menos cinco metros antes y después de la zona de control de ambos lados de la ruta debe ser protegida con barreras u otro elemento que cumpla esa función, a efectos de facilitar las tareas de control.

- 18.1.3** Todas las zonas de control (es decir, todas las zonas entre la primera pancarta amarilla de advertencia y la pancarta final beige con tres rayas transversales) se consideran "Parque Cerrado". (Ver Art. 20.1.2.) Reparaciones o Asistencias no pueden ser hechas dentro de esta área de control.
- 18.1.4** El tiempo de detención dentro de cualquier zona de control no debe exceder el tiempo necesario para realizar operaciones de control.
- 18.1.5** La hora ideal de registro es exclusiva responsabilidad de las tripulaciones, que pueden consultar el reloj oficial en la mesa de control.
- 18.1.6** Los oficiales deportivos no deben dar ninguna información a las tripulaciones sobre su hora ideal de llegada.
- 18.1.7** Los controles deben estar listos para funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer auto de competición.
- 18.1.8** A menos que el Director de la Carrera decida otra cosa, dejarán de funcionar 15 minutos después del tiempo ideal de llegada del último auto de competición, más el tiempo de exclusión.
- 18.1.9** Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones del oficial a cargo de cualquier control. No hacerlo tendrá como consecuencia una penalización que puede llegar a la exclusión, a criterio de los Comisarios Deportivos.

18.2 Señalización de los controles

- 18.2.1** Deben utilizarse las señales que aparecen en el Anexo I.
- 18.2.2** Todos los controles, es decir controles horarios, controles de paso, controles de largada y llegada de pruebas especiales y puntos de detención, estarán indicados por medio de pancartas estandarizadas que responden a los dibujos del Anexo I.
- 18.2.3** La señalización de la zona de control se realiza por medio de tres pancartas con la siguiente descripción (ver Anexo I).

18.2.4 Control horario

- 18.2.4.1** El comienzo de la zona de control está indicado por una pancarta N° 1 sobre un tablero de fondo amarillo.
- 18.2.4.2** La ubicación del propio control está indicado por la pancarta N° 1 sobre fondo rojo, y el fin de la zona de control está indicado por la pancarta N° 5 (fondo beige).

18.2.5 Control de paso

Las pancartas se desplegarán de la misma manera que en los controles horarios, excepto que la pancarta utilizada al comienzo de la zona de control y en el control sea la N° 2, utilizándose entonces la pancarta N° 5 para indicar el final de la zona de control.

18.2.6 Prueba especial

- 18.2.6.1** El punto de largada está indicado por medio de una pancarta N° 3 sobre fondo rojo.

18.2.6.2 La llegada está precedida por la pancarta N° 4 sobre fondo amarillo. La línea de llegada, donde se tomarán los tiempos, está indicada por la pancarta N° 4 sobre fondo rojo.

18.2.6.3 Una pancarta "STOP" sobre fondo rojo se ubica aproximadamente entre 100 y 300 m. más adelante.

18.3 Zona de control

Todos los oficiales de control deben ser identificables. En cada control, el jefe debe usar un chaleco distintivo con el fin de ser inmediatamente identificable.

18.4 Controles de paso

En todos estos controles, identificados por pancartas que figuran en el Anexo 1, los oficiales sencillamente deben sellar y/o firmar la tarjeta de tiempos apenas la tripulación se la entregue sin mencionar la hora de paso.

18.5 Controles horarios

En estos controles, los oficiales anotarán en la tarjeta de tiempos la hora en que la tarjeta les fue entregada. El horario se registrará hasta el minuto completo.

18.6 Procedimiento de registro

18.6.1 El procedimiento de registro comienza en el momento en que el auto franquea la pancarta de entrada de la zona de control horario.

18.6.2 Entre la pancarta de entrada a la zona y el control, se le prohíbe a la tripulación detenerse por cualquier motivo o manejar a una velocidad anormalmente lenta.

18.6.3 El cronometraje concreto y el registro de la hora en la tarjeta de tiempos sólo puede realizarse si los dos miembros de la tripulación así como el auto están en la zona de control y en la inmediata vecindad de la mesa de control.

18.6.4 La hora de registro corresponde al momento exacto en el cual uno de los miembros de la tripulación presenta la tarjeta de tiempos al oficial a cargo.

18.6.5 Entonces, sea a mano o por medio de un aparato impresor, el oficial a cargo marca en la tarjeta la hora concreta en que se le entregó la tarjeta.

18.6.6 La hora ideal de registro es la hora que se obtiene sumando el tiempo acordado para recorrer el sector, a la hora de largada de ese sector, expresándose dichos tiempos al minuto.

18.6.7 La tripulación no incurrirá en penalización alguna por registrarse antes de tiempo, si el auto entra en la zona de control durante el minuto ideal de registro o el minuto anterior.

18.6.8 La tripulación no incurre en penalización alguna por retraso si el acto de entregar la tarjeta al oficial a cargo tiene lugar durante el minuto ideal de registro.

18.6.9 Ejemplo: Se considerará que una tripulación que debe registrarse en un puesto de control a las 18h58' está en horario si el registro tiene lugar entre las 18h58'00" y las 18h58'59".

Cualquier diferencia entre la hora de registro concreta y la hora ideal de registro se penalizará de la siguiente manera:

- a) **por llegada tarde:** 10 segundos por minuto o fracción de minuto.
- b) **por llegada adelantada:** 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

18.6.10 A discreción del Director de la Prueba, una tripulación que ha sido penalizada por llegada adelantada puede ser neutralizada por la cantidad de tiempo necesario para que salga a la hora originalmente prevista.

18.6.11 En los controles horarios de fin de etapa o al final de evento, los organizadores pueden autorizar a las tripulaciones a registrarse por adelantado sin incurrir en una penalización, siempre que esta cláusula figure en el reglamento particular del rally o esté indicado en un anexo posterior. Sin embargo, la hora anotada en la tarjeta de tiempos será el horario previsto del rally, y no el horario real.

18.6.12 Por último, si se descubre que una tripulación no ha observado las reglas para el procedimiento de registro tal como se lo ha definido anteriormente, (y en especial si ha ingresado en la zona de control más de un minuto antes de la hora concreta de registro), el jefe de oficiales de control debe redactar un informe escrito al respecto, el cual será enviado inmediatamente por el Director de la Prueba al colegio de Comisarios Deportivos, quienes impondrán la sanción que consideren conveniente.

18.7 Hora de partida de los controles

18.7.1 Si el sector de enlace siguiente no comienza con una Prueba Especial, la hora de registro anotada en el carnet de control constituye a la vez, la hora de llegada de fin de sector de enlace y la hora de largada del nuevo sector.

18.7.2 Por el contrario, cuando un control horario es seguido de un control de largada de Prueba Especial, se aplicará el siguiente procedimiento.

a) Los dos puestos estarán comprendidos por una zona de control, (ver Artículos 18.1.3 y 20.1.2 cuyas pancartas estarán dispuestas de la siguiente forma:

a.1) Pancarta de advertencia (amarilla) (comienzo de zona).

a.2) Luego de aproximadamente 25 m., pancarta roja con reloj (puesto de control horario).

a.3) A una distancia de 50 a 200 m., pancarta roja con bandera (largada de la prueba especial).

a.4) Finalmente, 25 m. más adelante, pancarta final beige, con tres franjas transversales.

b) En el control horario de llegada del sector, el oficial a cargo anotará en el carnet, por una parte la hora de registro de la tripulación y por otra parte, su hora de largada provisoria para el sector siguiente.

Esta deberá respetar una diferencia de tres minutos (3') para permitir a la tripulación prepararse para la largada.

La hora de largada que será entonces atribuida a la tripulación luego de las reparaciones deberá respetar, con la nueva tripulación que partió antes de ésta, el intervalo a que le da derecho su clasificación o su prioridad (ver Artículo 19.14).

Si dos o mas tripulaciones realizan el control de ingreso en el mismo minuto en un Control Horario seguido de una Prueba Especial, sus tiempos de largada provisorios se establecerán en el orden en que aparezcan sus tiempos de llegada correspondientes en el Control Horario precedente. Si los tiempos en el Control Horario precedente son iguales, se tendrán en cuenta los tiempos registrados en el Control Horario previo al mismo y así sucesivamente.

c) Luego de su registro en el control horario, la tripulación se trasladará inmediatamente al puesto de largada de la prueba especial. El oficial a cargo de este puesto anotará en la ficha de esta prueba, la hora prevista para la largada de esta prueba, que corresponderá normalmente a la hora de largada provisoria para el sector de enlace. Luego dará la largada a la tripulación, de acuerdo al procedimiento reglamentario (ver Artículo 19.4).

d) Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las dos inscripciones, la hora de largada de la prueba especial será la válida, salvo decisión contraria del Colegio de Comisarios Deportivos.

18.8 Exclusión

Las tripulaciones están obligadas, bajo pena de exclusión, pronunciada por el (los) Comisario(s) Deportivo(s) a registrarse en todo momento en la secuencia correcta y en la dirección de la ruta del rally. También está prohibido volver a entrar en la zona de control.

18.8.1 Cualquier retraso que supere los 15 minutos del horario ideal entre dos controles horarios, o un retraso superior a los 30 minutos al final de cada sección y/o etapa, o un retraso total de más de 60 minutos, será informada a el (los) Comisario(s) Deportivo(s). Al calcular dicha penalización, se aplicará el tiempo concreto, y no el tiempo de penalización (y/o segundos por minuto).

18.8.2 Un adelanto respecto de la hora ideal en ningún caso permite a las tripulaciones reducir el retraso que cuenta para la exclusión. Sin embargo, las penalizaciones por adelanto no se tomarán en consideración cuando se calcule el tiempo que cuenta para la puesta fuera de carrera por exceder el tiempo máximo.

Ejemplos:

Sector de enlace A:

Largada 12h 00' - tiempo ideal 1 h 00 - hora de registro 13h 10'.

Penalización por retraso = 10×10 segundos = 1 min. 40 segundos.

Retraso que cuenta para la exclusión = 10 min.

Sector de enlace B:

Tiempo ideal 1h 30' - hora de registro 14h 20'.

Penalización por adelanto = 20 min.

Retraso que cuenta para la exclusión: 10 min. (Sin agravantes).

Sector de enlace C:

Tiempo ideal 2h 00', registro 16h 30'.

Penalización por retraso = 10×10 segundos = 1 min. 40 segundos.

Retraso que cuenta para la exclusión = 10 minutos adicionales.

Total sectores de enlace A + B + C

Penalizaciones totales (por retraso y adelanto):

1 min. 40 segundos + 20 min. + 1 min. 40 segundos = 23 min. 20 segundos.

Retraso total que cuenta para la exclusión: 10 min.+ 10 min.= 20 min.

18.8.3 El tiempo para la puesta fuera de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por el Colegio de Comisarios Deportivos, a propuesta del Director de la Prueba. A las tripulaciones implicadas se les informará esta decisión lo más pronto posible.

18.8.4 La exclusión por exceder el retraso máximo permitido sólo puede ser anunciada al final de una sección o al final de una etapa.

18.9 Controles de reagrupamiento.

18.9.1 Pueden establecerse zonas de reagrupamiento a lo largo de la ruta. Sus controles de entrada y salida estarán sujetos a las reglas generales que gobiernan los controles (ver Artículos 18.1, 18.2 y 18.3).

Dentro de las zonas de reagrupamiento, los motores pueden encenderse por medio de una batería externa. Esta batería no debe llevarse a bordo del auto.

18.9.2 El objetivo de estas zonas de reagrupamiento será reducir los intervalos que puedan haberse producido entre los autos de competición, como consecuencia de retrasos y/o abandonos. De tal manera, la hora de salida del control de reagrupamiento y no su duración debe tomarse en cuenta.

18.9.3 Ejemplo:

120 autos en la largada del rally.

Primer reagrupamiento de 4 horas.

Hora de largada del control de reagrupamiento: 12h. 01'.

18.9.3.a Hora ideal de llegada del auto N° 1 al control de reagrupamiento: 8h. 01'.

Hora ideal de llegada del auto N° 120 al control de reagrupamiento: 10h. 00'.

18.9.3.b Hora real de llegada del auto N° 1 al control de reagrupamiento: 8h. 45'.

(60 autos han abandonado la carrera durante esta parte del rally).

18.9.3.c Hora de largada del auto N° 1: 12h. 01' .

Hora de largada del auto N1° 120: 13h. 00' .

La respectiva duración del tiempo de detención será, por lo tanto:

-3h. 16' para el auto N° 1.

-1h. 10' para el auto N° 120.

18.9.4 Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones entregarán al oficial a cargo su tarjeta de tiempos. Las tripulaciones recibirán instrucciones sobre su hora de largada. Luego deben conducir su auto inmediata y directamente al parque cerrado o donde los oficiales deportivos les indiquen. Los motores deben apagarse.

Los organizadores pueden darles un nuevo conjunto de tarjetas de tiempo, sea a la entrada o a la salida del parque cerrado.

- 18.9.5** Después del reagrupamiento, el orden de largada debe seguir, en la medida de lo posible, la clasificación general establecida a su llegada a la zona de reagrupamiento. Si no, los autos deben largar en el orden en el cual largaron la sección anterior. En ningún caso, pueden tomarse en cuenta sólo los tiempos realizados durante las pruebas especiales para establecer la clasificación general que debe incluir penalizaciones ruterías, así como cualquier otra penalización expresada en tiempo.

XIX. PRUEBAS ESPECIALES

- 19.1** Las pruebas especiales son pruebas de velocidad en caminos especialmente cerrados para el rally. Para las pruebas especiales, la medición del tiempo debe ser al segundo, o al décimo de segundo (0,1 seg.). La precisión en la toma de tiempos debe ser definida en el respectivo Reglamento de Campeonato.
- 19.2** Durante las Pruebas Especiales, es obligatorio el uso de buzos antinflama, cascos protectores y cinturones de seguridad aprobados, convenientemente ajustados, para los tripulantes del auto, bajo pena de ser reportados a los Comisarios Deportivos.
- Estos elementos de seguridad deben responder a las normas de FADECH o F.I.A., vigentes al momento de la competencia, pudiendo ser exigida la presentación de buzos y cascos en la Verificación Previa, para su control y aprobación.
- 19.3** Esta prohibido a las tripulaciones circular en sentido contrario al de la prueba especial. Cualquier infracción a esta norma será informada a los Comisarios Deportivos.
- 19.4** La prueba especial se iniciará con largada detenida, con el motor en marcha y el auto ubicado sobre la línea de largada.
- Cualquier auto que no pueda largar desde este punto dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de largada, será excluido y el auto será inmediatamente trasladado a un lugar seguro.
- 19.5** La largada de las pruebas especiales se dará de la siguiente manera:
- 19.5.1** Cuando el auto con su tripulación a bordo se ha detenido delante del control de largada, el oficial del puesto anotará la hora programada para la largada del auto en cuestión en la tarjeta de tiempos de la prueba especial (hora y minuto). Entregará este documento a la tripulación y anunciará en voz alta, y con señales de las manos: 30 seg. - 15 seg. - 10 seg., y los últimos cinco segundos uno a uno.
- 19.5.2** Cuando hayan transcurrido los últimos cinco segundos, se dará la señal de largada, tras la cual el auto debe largar de inmediato.
- 19.5.3** Alternativamente, este método podrá ser reemplazado por un sistema electrónico de cuenta regresiva, en segundos y claramente visible para la tripulación desde la posición de largada. Este sistema puede estar electrónicamente unido a un dispositivo de detección de línea de largada que registre cualquier situación en la que un auto deja la línea de largada antes de la señal correcta. Este sistema podrá también estar sincronizado con un sistema de luces de largada.
- 19.6** El oficial a cargo sólo puede demorar la largada de una prueba especial respecto de la hora de largada programada en caso de fuerza mayor.
- 19.7** En caso de demora de una largada atribuible a la tripulación, el oficial a cargo anotará una nueva hora. La penalización será un minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.

19.8 Una falsa largada, en especial efectuada antes que el oficial haya dado la señal se penalizará de la siguiente manera:

- 1ª falta : 10 segundos
- 2ª falta : 1 minuto
- 3ª falta : 3 minutos

Siguientes oportunidades a discreción de los Comisarios Deportivos.

Esas penalizaciones no impiden a los Comisarios Deportivos imponer mayores sanciones si lo consideran necesario.

19.9 Las pruebas especiales terminarán con una llegada en movimiento, prohibiéndose la detención entre la pancarta de advertencia amarilla y la pancarta de STOP. Cualquier infracción a esta norma será informada a los Comisarios Deportivos.

La toma de tiempos se efectuará sobre la línea de llegada, por medio de instrumentos de registro con la impresión obligatoria y estará complementado por cronómetros sin impresión obligatoria. En la llegada de las pruebas especiales, los cronómetros deben estar ubicados en la misma línea de la línea de llegada, la cual está indicada por una pancarta con una bandera a cuadros sobre fondo rojo.

19.10 La tripulación deberá luego reportarse al punto de detención señalado con una pancarta "STOP" para que se anote la hora de llegada en la tarjeta de tiempos de la prueba especial (hora, minuto, segundo y décimo de segundo si el Reglamento de Campeonato lo especifica). Si los cronometristas no pueden dar inmediatamente la hora de llegada exacta a los oficiales, éstos últimos sólo visarán la tarjeta de tiempos de pruebas especiales de la tripulación y la hora se anotará al final de la etapa o control de reagrupamiento.

19.11 Si por culpa de la tripulación, no se puede anotar el horario, se impondrán las siguientes penalizaciones:

19.11.1 Para la largada: exclusión.

19.11.2 Para la llegada (Punto Stop): penalización de 5 minutos.

19.12 Los tiempos realizados por las tripulaciones en cada prueba especial, se sumarán a sus otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.), expresadas en tiempo.

19.13 Durante una prueba especial, está prohibida la asistencia. (Ver Art. 12.2).

Cualquier infracción a esta regla puede entrañar hasta la exclusión del concurrente de la prueba por parte de los Comisarios Deportivos, a propuesta del Director de la Carrera. Tal decisión sólo se anunciará al final de una sección o etapa.

19.14 Los intervalos de largada para las pruebas especiales deben respetar las mismas reglas establecidas para la largada de la etapa en cuestión, a menos que CNR. de FAECH conceda una excepción.

19.15 Cualquier tripulación que se niegue a largar en una prueba especial a la hora y en la posición que se le ha atribuido, será informada a los Comisarios Deportivos, se dispute la prueba especial o no.

19.16 Interrupción de una prueba especial

19.16.1 Cuando por cualquier razón se deba dar por cancelada una prueba especial, habiéndola finalizado una o más tripulaciones, los comisarios deportivos pueden asignar a cada tripulación afectada, el tiempo que consideren más justo.

- 19.16.2** Sin embargo, ninguna tripulación que sea total o parcialmente responsable de interrumpir una prueba puede beneficiarse con esta medida. Se le acreditará el tiempo que eventualmente podría haber realizado, si este es superior al tiempo de referencia otorgado a las otras tripulaciones.
- 19.16.3** Solo los Comisarios Deportivos pueden aplicar esta disposición después de escuchar del Director de la Prueba los motivos de la interrupción.
- 19.17 Autos cierra-camino**
- Los organizadores deben incluir por lo menos dos autos cierra-caminos numerados "00" y "0". Estos autos deben recorrer el camino completo de todas las pruebas especiales del rally.
- 19.18 Plan de seguridad**
- El plan de seguridad debe estar de conformidad con el plan requerido por FADECH.
- 19.19 Seguridad de los participantes**
- 19.19.1** Cada Libro de Ruta debe contener en su contratapa en tamaño A4 una señal SOS en color ROJO y en su reverso una señal OK en color VERDE.
- 19.19.2** En caso de accidente que requiera la atención médica inmediata, la señal "SOS", debe ser mostrada inmediatamente a los siguientes participantes que le siguen y a cualquier helicóptero que trate de asistirlos.
- 19.19.3** Cualquier tripulación a la que se le ha mostrado mla señal "SOS" o que observa que un auto ha sufrido un accidente grave donde ambos tripulantes se mantienen en el interior del mismo y no han mostrado la señal "SOS", deben detenerse sin excepción y prestar auxilio. Los siguientes autos también deben detenerse. El segundo auto en llegar al lugar debe proceder a informar del accidente al próximo puesto de radio o en el punto STOP: Los siguientes vehículos participantes deben dejar libre la ruta para el uso de los vehículos de emergencia.
- 19.19.4 Cualquier tripulación que no cumpla con esta regla, srá informada a los Comisarios Deportivos, quienes impondrán penalidades de acuerdo al CDI.
- 19.19.5** En el caso de accidentes donde no sea requerida la intervención médica, la señal de "OK", debe ser claramente mostrada por un miembro de la tripulación a los siguientes vehículos o a cualquier helicóptero que trate de asistirlos.
- 19.19.6** Cuando una tripulación hace abandono del Rally, debe mostrar la señal de "OK" a otros competidores.
- 19.19.7 Cada auto debe llevar un triángulo reflectante ROJO el cual, en caso de que el auto se detenga en una Prueba Especial, deberá ser ubicado por uno de los miembros de la tripulación en una posición visible por lo menos 50 metros detrás del auto, a fin de prevenir a los pilotos que le siguen. La tripulación que no cumpla con esta norma estará sujeta a penalizaciones a criterio de los Comisarios Deportivos.
- 19.19.8 El triángulo debe ser colocado a nivel y en un lugar visible, aún cuando el auto detenido se encuentre fuera del camino.
- 19.19.9** Toda tripulación que se retire de un Rally, debe informar ese retiro a los organizadores, tan pronto como sea posible. Salvo en caso de fuerza mayor, cualquier tripulación que omita cumplir con ese requisito se hará acreedora a una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

XX. PARQUE CERRADO

20.1 Condiciones generales

Mientras los autos estén bajo el régimen de parque cerrado, cualquier reparación o reaprovisionamiento o apertura del capot del motor, está estrictamente prohibido. Cualquier infracción a esta norma será informada a los Comisarios Deportivos. Los autos estarán sujetos al régimen de parque cerrado en los siguientes momentos:

- 20.1.1** Desde el momento en que entran en un parque de largada (si existe uno), una zona de reagrupamiento o una zona de fin de etapa, hasta que la abandonan. (ver artículo 18.1.3)
- 20.1.2** Desde el momento en que entran en una zona de control hasta que la abandonan (ver Artículo 18.1.3).
- 20.1.3** Desde el momento en que llegan al final del rally hasta que expira el plazo para plantear reclamos (ver Capítulo XXIV) y los Comisarios Deportivos hayan autorizado la apertura del Parque Cerrado.
- 20.1.4** Nadie excepto los oficiales del Rally que cumplen una función específica puede entrar en el parque cerrado.
- 20.1.5** En la largada de un rally puede haber un parque cerrado de largada al cual deben llevarse los autos como máximo 4 horas antes de la largada.
- 20.1.6** Las tripulaciones pueden entrar en el parque cerrado diez minutos antes de su hora de largada.

Para salir de un parque cerrado para la largada, un reagrupamiento o un fin de etapa (ver Artículo 20.1.1), a las tripulaciones se les permitirá entrar en el parque cerrado 10 minutos antes de su hora de largada. Si un parque de reagrupamiento no excede los 15 minutos las tripulaciones pueden quedarse en ese parque de reagrupamiento.

- 20.1.7** Sólo los oficiales en servicio y/o miembros de la tripulación están autorizados a empujar un auto de competición dentro o a la entrada o a la salida de un parque cerrado, en una largada, control horario, reagrupamiento o final de una etapa.

20.2 Reparaciones en parque cerrado

- 20.2.1** Si los Comisarios Técnicos de un rally consideran que el estado de un auto es tan defectuoso que puede afectar el tránsito normal en ruta, dicho auto debe ser reparado en presencia de un Comisario Técnico.
- 20.2.2** Los minutos necesarios para la reparación se considerarán como retraso, para impedir que la tripulación trate de recuperar el tiempo perdido durante dicha reparación. La penalización será de 1 minuto por cada minuto o fracción de minuto que dure ésta.

A la tripulación se le dará nueva hora de largada después de la reparación, si el tiempo que debió tomarse tiene como consecuencia un retraso que supera la hora de largada originalmente programada.

- 20.2.3** Como excepción, y bajo la supervisión de un oficial autorizado o un comisario técnico, la tripulación puede proceder, mientras está en el parque cerrado, en la largada, en una zona de reagrupamiento o en un fin de etapa a cambiar el parabrisa o las ventanillas traseras con la posibilidad de ayuda de hasta tres personas.
- 20.2.4** Si con el fin de cambiar el parabrisas es necesario estirar partes de la carrocería y/o barra antivuelco, se aplicará el Artículo 20.2.2.
- 20.2.5** Estas reparaciones deben realizarse antes de la hora de largada, si no, se impondrá una penalización de acuerdo con las cláusulas planteadas en el Artículo 20.2.2.

- 20.2.6** Luego de haber estacionado su auto en el parque cerrado, los pilotos apagarán el motor y saldrán del parque cerrado. No se permitirá que ningún miembro de la tripulación vuelva a entrar en él.
- 20.3** Los pilotos no podrán realizar “Trompos” o maniobras con riesgo para los espectadores en ningún momento, durante la llegada u otra ceremonia del Rally, salvo que los organizadores dispongan de un sitio para el efecto con la seguridad correspondiente.

XXI. RESULTADOS Y CLASIFICACION

21.1 Determinación de la clasificación

Los resultados se establecen sumando los tiempos obtenidos durante las pruebas especiales y las penalizaciones en tiempo en las que se ha incurrido en secciones de enlace, así como toda otra penalización expresada en tiempo.

Aquel que hubiese obtenido el menor tiempo total será proclamado vencedor de la Clasificación General, el siguiente será el segundo y así sucesivamente. Las clasificaciones por Grupos y Clases serán establecidas de la misma forma.

21.2 Publicación de la Clasificación

Durante el rally las clasificaciones se publicarán según lo establecido por el Artículo 21.2.1

- 21.2.1** - Clasificaciones no oficiales: clasificaciones distribuidas por el control del rally durante una etapa.
- Clasificaciones parciales no oficiales: clasificaciones publicadas al final de una etapa.
- Clasificación final provisoria: clasificación publicada por el control del rally al final del mismo.
- Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.
- 21.2.2** Las clasificaciones oficiales deben incluir los resultados de las pruebas especiales, así como todas las otras penalizaciones expresadas en tiempo.

XXII. EMPATES

22.1 Campeonato

La regla para decidir entre pilotos que han registrado la misma cantidad de puntos totales será:

- 22.1.1** Según la mayor cantidad de primeros puestos luego segundos puestos luego terceros puestos etc. obtenidos en las clasificaciones finales de cada clase de los rallies que sirvieron para formar su total de puntos.
- 22.1.2** Según la mayor cantidad de puestos más altos alcanzados en las clasificaciones generales de todos los rallies en los cuales cada uno de los pilotos con el mismo puntaje ha participado.
- 22.1.3** En caso de persistir el empate, la regla para decidir entre pilotos en cuestión, será de acuerdo a la cantidad de mejores tiempos logrados en la primera prueba especial de cada Rally del Campeonato en el que ambos hayan participado.
- 22.1.4** En caso de que el empate se mantenga CNR de FADECH decidirá quién es el ganador sobre la base de cualquier otra consideración que considere apropiada.

22.2 Rally

En caso de empate en un rally, la tripulación que obtenga el mejor tiempo en la primera prueba especial será proclamada ganadora. Si esto no es suficiente para poder decidir entre las tripulaciones empatadas, se tomarán en consideración los tiempos de la segunda, tercera, cuarta, etc., prueba especial. Esta regla puede aplicarse en cualquier momento del desarrollo del rally.

XXIII. MINUTAS - INFORMES FINALES

23.1 Minutas

Durante el desarrollo del rally, las reuniones de los Comisarios se registrarán en minutas oficiales.

23.2 Informes finales

Al final del rally, los organizadores pueden redactar un informe final.

23.3 Envío de minutas e informes

Las minutas, incluido el informe final -si lo hay - deben enviarse a la CNR de FADECH dentro de los siete días de finalización del rally.

XXIV. RECLAMACIONES Y APELACIONES

24.1 Todos los reclamos se presentarán de acuerdo con lo estipulado por el C.D.I. (Artículos 171 y siguientes).

24.2 Todos los reclamos deben presentarse por escrito y entregarse al Director de la Prueba junto con el importe del reclamo US\$ 500, suma que no se devolverá si se juzga infundado el reclamo.

24.3 Si el reclamo requiere el desmontaje y rearmado de diferentes partes de un auto, el reclamante deberá abonar además un depósito de garantía.

24.3.1 De US\$ 500 por un reclamo que sólo interese a una parte determinada del vehículo (motor, transmisión, dirección, sistema de frenos, instalación eléctrica, carrocería, etc.).

24.3.2 De US\$ 2.000 por un reclamo que involucre la totalidad del vehículo.

24.4 Los gastos ocasionados por los trabajos y el transporte del auto estarán a cargo del reclamante si el reclamo es infundado, o del concurrente contra el cual se ha presentado el reclamo si es válido.

24.5 Si el reclamo es infundado, y si los gastos ocasionados por el reclamo (verificación técnica, transporte, etc.) son superiores al depósito, la diferencia correrá, por cuenta del reclamante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia le será restituida.

24.6 Los concurrentes pueden apelar las decisiones, de acuerdo con lo estipulado en los Artículos 180 y siguientes del C.D.I.,

24.7 Aplicación e interpretación de las Disposiciones

En caso de plantearse cualquier disputa respecto de la interpretación de estas Disposiciones, CNR de FADECH será la única autoridad facultada para tomar una decisión.

XXV. HOMOLOGACIONES

- 26** Para homologar vehículos en FADECH para su participación en el Campeonato Nacional de Rally, serán de aplicación los siguientes puntos:
- 26.1** Los concurrentes deberán presentar a FADECH, a su comisión Nacional de Rally, la ficha Técnica del Vehículo a homologar, con todos los antecedentes allí solicitados.
- 26.2** Deberán haber ingresado al país al menos 50 (CINCUENTA) unidades idénticas del modelo considerado en doce meses consecutivos.
- 26.3** En caso de modelos de reciente aparición, (menos de doce meses), para adelantar la homologación, ésta se podrá iniciar con dos unidades idénticas del modelo considerado ingresados al país. Esta homologación adelantada sólo tendrá validez en las siguientes tres competencias, caducando automáticamente si no se demuestra el ingreso al país de las cincuenta unidades reglamentarias, y por lo tanto dicho coche no podrá seguir participando hasta no regularizar su situación de homologación. Los puntos que una tripulación hubiese obtenido con ese coche no serán válidos, sin producirse ninguna reasignación de puntos.
- 26.4** Las certificaciones para la homologación deberán ser avaladas por las autoridades competentes y representantes o importadores de los vehículos en el país.
- FADECH o la Comisión Técnica del campeonato podrá solicitar información adicional de ingresos avalados por otras autoridades (Ministerio de Industria, Dirección de Aduanas, etc.); si fuese necesario, y éstas certificaciones deberán ser enviadas con un anticipo de 30 días a la primera participación del vehículo en el Campeonato.
- 26.5** A su vez, la Comisión Técnica de la CNR de FADECH, enviará al organizador con quince días de anticipación al inicio del Campeonato de Rally, la nómina de vehículos homologados que se admitirán en el Rally próximo. Esta nómina podrá ampliarse durante el transcurso del campeonato, dando lugar a nuevas homologaciones, siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos en los numerales anteriores.

CAPITULO II

CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY REGLAMENTO AÑO 2009

1. DISPOSICIONES GENERALES

La Empresa Horta Producciones, (en adelante, y para los efectos del presente reglamento, el organizador), organiza para Fadech, **el CAMPEONATO NACIONAL de RALLY 2009**, que es propiedad de la Federación Chilena de Automovilismo Deportivo FADECH, y que otorga dos títulos de Campeón Nacional por cada Clase, uno para pilotos y otro para navegantes, que surgirán de quien obtenga la mayor cantidad de puntos considerando las clasificaciones de cada clase y de cada rally, con la modalidad de puntuación que se indica en el artículo 5

Este Campeonato se disputará en siete fechas, con siete pruebas del Campeonato de Rallies.

Este Campeonato Nacional de Rally estará compuesto de siete (7) pruebas, y estará fiscalizado por FADECH por intermedio de su Comisión Nacional de Rally.

Paralelamente habrá un Campeonato Nacional de Superprimes de ocho (8) fechas, siete (7) de ellas incorporadas dentro de la fechas del Rally Nacional, como un especial más y una última que tendrá formato de Super Prime con una reglamentación especial que deberá estar estipulada en el R.P.P.

La puntuación de esta última fecha podrá ser hasta doble si lo aprueba el comité de organización y esto se anuncia antes de la sexta fecha del Campeonato de Rally.

Para el Campeonato de Pilotos y Navegantes

Se hará un Campeonato Nacional para Pilotos y para Navegantes con puntajes separados para las clases N1, N2, N3 y N4 y para la sub clase N3 Light que tendrá la misma reglamentación técnica que la N3 y que está reservada para pilotos no prioritarios aprobados por el comité de organización para integrarse a esa sub clase.

Podrán optar a ser pilotos de la N3 Light todos los pilotos que no hayan logrado entrar entre los tres primeros (podio) en ninguna prueba del Campeonato Nacional de los últimos cinco (5) años ni haya salido Campeones de los campeonatos regionales en cualquier categoría.

Tampoco podrá optar a ser piloto N3 Light ningún piloto oficial del Campeonato de Marcas, salvo que éste sea un debutante en la especialidad rally.

Los pilotos inscritos en la N3 light por ser una sub clase, puntuarán en la N3, y por separado además en la N3 light.

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

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

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

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

Para el Campeonato de Marcas.

Las marcas, para optar a puntuar en este Campeonato, deberán inscribir por escrito ante el director de prueba, y previamente al desarrollo de cada etapa puntuable del rally, a un máximo de dos autos que serán los únicos que podrían aportar puntos a dicha marca en dicha etapa puntuable del Rally. Los horarios máximos para presentar dicha inscripción serán:

El horario de cierre del parque cerrado previo a la largada del Rally para la primera etapa, Sólo el o los autos así inscritos por cada marca oficialmente inscrita para la competencia de marcas, entregarán los puntos y bonificaciones obtenidos por éstos individualmente para el Campeonato de Rally, a sus respectivas marcas.

Para optar a puntos para el Campeonato de marcas, de estos autos inscritos, al menos un 50% de las tripulaciones deberán ser chilenas. En caso que la marca sea representada por un solo auto, el piloto deberá obligatoriamente ser ciudadano chileno.

Para el Campeonato de Super Prime

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

2. REGLAMENTACIONES

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

3. VEHÍCULOS ADMITIDOS

3.1 Se admitirán vehículos homologados por Fadech, a la fecha de las revisiones técnicas, que correspondan a las normas del anexo "J", del Código Deportivo Internacional para el Grupo "N" (Autos de Producción).

Para esta homologación Fadech, deben cumplir con lo indicado en el capítulo XXVI de las disposiciones generales para homologaciones.

3.2 Los vehículos de este Grupo se agruparán en las siguientes clases:

Grupo "N" Nacional

Clase 1	Hasta 1400 cc. (Mín 6 autos) Homologación Fadech.
Clase 2	Sobre 1400 cc. hasta 1600 cc. Homologación Fadech.
Clase 3	Sobre 1600 cc. hasta 2000 cc.y Homologación Fadech.
Clase 4	Más de 2000 cc. Homologación FIA y Homologación Fadech Monomarca

~~3.3 En la clase N3, se podrá aceptar la participación de vehículos que no cumplan con la disposición general de haber ingresado al país 50 unidades idénticas del modelo considerado, Fadech siempre y cuando se cumpla con las siguientes disposiciones.~~

~~a. El vehículo deberá tener una potencia nominal máxima de 140 H.P. (DIN)~~

~~b. Deberá tener una caja de 5 velocidades más marcha atrás.~~

~~c. De estos vehículos deberán haberse fabricado al menos 2500 unidades idénticas en 12 meses consecutivos, tal como se solicita para homologarse como auto de producción FIA, hecho que deberá garantizar por escrito la marca o su representante.~~

~~d. Deberá haber en el país al menos dos unidades idénticas.~~

- ~~e. La marca o su Representante deberá poner a disposición del público o de quien lo solicite vehículos idénticos a aquel modelo para el cual se solicita aprobación para ingreso al campeonato. Para estos efectos, deberá comprometer previamente un precio, las condiciones de pago y la fecha de entrega, por escrito ante la Federación Chilena de Automovilismo Deportivo, FADECH.~~
- ~~f. El solicitante deberá responsabilizarse de confeccionar y aprobar ante la CNR la ficha de homologación.~~

- 3.4** Solamente con autorización especial de la CNR, se podrá admitir la participación de automóviles no homologados dentro de la organización de una prueba con puntaje para el Campeonato Nacional de Rally.
- 3.5** La Comisión del Campeonato hará exigible a todos los vehículos participantes en el campeonato, al menos los siguientes documentos especiales:

Ficha de Homologación del Vehículo

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

Pasaporte Técnico del Vehículo con su visación al día.

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

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

4. CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLIES

4.1 Distancias

- 4.1.1** La distancia total de las Pruebas Especiales debe ser de entre 120 Km y 300 Km, divididos en dos etapas o tres etapas y con un mínimo de 8 pruebas especiales.
- 4.1.2** La distancia máxima entre Parques de Asistencia no será mayor de 150 Km. incluyendo los tramos de enlace.
- 4.1.3** Si la distancia entre Parques de Asistencia supera los 100 Km., debe disponerse una zona suplementaria de reabastecimiento según las condiciones que se detallan en el Art. 4.7.

4.2 Superficies

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

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

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

Esta condición se autorizará sólo por excepción y debe ser considerada por la CNR.

4.3 Condiciones de las Pruebas Especiales

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

La extensión máxima no deberá superar los 50 Km.

Los tramos rectos no deben superar los 1200 mts.

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

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

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

4.4 Pruebas Súper Especiales

La organización de una P.E. con características de "Prueba Súper Especial", es optativa por parte del organizador.

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

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

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

A una prueba especial con una distancia mayor de 5,0 Km. se le puede dar carácter de super 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 CNR, pero el procedimiento debe estar detallado en el reglamento particular de la prueba o en sus anexos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5 Velocidades

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

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

4.6 Duraciones

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

Las de tres etapas no pueden superar las 60 horas.

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

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

4.7 Asistencia

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

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

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

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

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

4.8 Neumáticos

La reglamentación sobre neumáticos a utilizar es la siguiente:

- Se usará una monomarca de Neumáticos y se limitará la cantidad a marcar en cada rally.
Los neumáticos serán de Marca HANKOOK modelos VENTUS de compuesto duro (G31) en las medidas y modelos que se anunciarán en un comunicado oficial y en el RPP.
- Los neumáticos deben poseer dibujo con una profundidad mínima de 2 mm.
- Está prohibido el uso de cualquier dispositivo o elemento para mantener el rendimiento completo del neumático con una presión interna igual o menor a la presión atmosférica. El interior del neumático (el espacio entre la llanta y la parte interna del neumático) debe rellenarse únicamente con aire.
- Los automóviles podrán transportar dos ruedas de repuesto como máximo.
- Únicamente para el Shake Down, la largada protocolar y el traslado entre el último parque de asistencia de la primera etapa y el primero de la siguiente, los neumáticos a utilizar son libres.

4.9 Reconocimiento

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

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

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

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

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

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

Las penalizaciones a aplicar por transgredir cualquiera de las disposiciones para reconocimientos serán de US\$ 200 en la primera oportunidad, de US\$ 500 en la segunda oportunidad, y de US\$ 1000 en la tercera oportunidad, pudiéndose denegar la partida en caso de reincidencias posteriores.

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

Además de esta penalización en dinero, las infracciones a los reconocimientos que tengan relación con una velocidad mayor que la permitida por el reglamento del tránsito en el sector, con una circulación en sentido contrario al del rally, con un número de pasadas por especial mayor que las autorizadas, o con reconocimientos fuera de los días permitidos se aplicará una penalización en tiempo de 30 segundos para la primera infracción de ese tipo, de dos minutos para la segunda infracción de ese tipo y se le impedirá la largada en el Rally para la tercera infracción.

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

4.10 Características de los vehículos de reconocimiento.

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

No deberá poseer publicidad.

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

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

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

Cinturones de seguridad de producción de serie. (inerciales)

Asientos serán de producción de serie.

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

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

Sin Jaula Interna.

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

4.11 Sanciones

Toda tripulación que infrinja esta reglamentación indicada en 4.10, será objeto de una multa mínima del equivalente a US\$ 200 o su equivalente en moneda nacional, sanción que será dictaminada por los Comisarios a título preventivo.

En caso de reincidencia este valor podrá ser aumentado.

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

4.12 Tramo para pruebas

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

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

4.13 Tiempos

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

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

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

5. PUNTAJE

Para el Campeonato de Rally

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

Las pruebas que integran el Campeonato Nacional 2009, asignan a las tripulaciones por cada una de las clases puntaje por ETAPAS en forma independiente. Se entenderá para estos efectos como ganador de cada etapa a la tripulación que acumule menos tiempo y penalizaciones en forma de tiempo en todos los sectores que componen esa etapa, y las ubicaciones siguientes serán clasificadas de la misma forma.

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

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

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

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

En consecuencia:

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

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

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

5 - 3 - 2 - 1 puntos (1º al 4º)

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

3 - 2 - 1 puntos (1º al 3º)

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

Para la puntuación por etapas:

Recorrido (en kms.) menos de 1/3 de las Pruebas Especiales de la etapa, clasificaciones desiertas no otorga puntaje.

Recorrido (en kms.) entre 1/3 y menos de 2/3 de las Pruebas Especiales de la etapa, 50% de los puntos previstos.

Recorrido (en kms.) 2/3 o más de las Pruebas Especiales de la etapa, el total de puntos previstos.

Para la bonificación de Rally completo:

Recorrido (en kms.) menos de 1/3 de las Pruebas Especiales del Rally completo: clasificaciones desiertas no otorga puntaje.

Recorrido (en kms.) entre 1/3 y menos de 2/3 de las Pruebas Especiales del Rally completo: 50% de los puntos previstos.

Recorrido (en kms.) 2/3 o más de las Pruebas Especiales del Rally completo: el total de puntos previstos.

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

6. PARTICIPANTES - LICENCIAS

- 6.1** En las pruebas del Campeonato Nacional 2009, en las clases N4, N3 y N2, no será requerido un mínimo de automóviles participantes por clase como condición para el otorgamiento de puntaje. Par la clase N1 se otorgará puntaje por separado para la clase sólo si largan efectivamente al menos 6 autos. En otro caso los participantes se asimilarán a la N2.

Para tener derecho a participar en el Campeonato Nacional de Rally, los pilotos y navegantes deberán poseer Licencia Nacional de Rally extendida por FADECH, o de alguno de los países afiliados a CODASUR o bien poseer licencia de otro país miembro de la F.I.A., para la cual deberán presentar la autorización de la A.D.N que emitió la licencia, conforme las normas vigentes (Arts. 109, 110 y 111 C.D.I.).

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

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

6.2 REENGANCHES

Para el Campeonato Nacional de Rally 2009, cada rally, al puntuar por etapas, permitirá que los autos que hayan abandonado en la primera etapa reenganchen en la etapa final optando sólo a los puntos de esa etapa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

También, en caso de que el rally se iniciara con un Súper Prime, este sólo les otorgará los puntos asignados para el Campeonato de Super Prime a los coches que obtengan puntos en éste y que continúen el rally,

terminando dentro de los tiempos máximos establecidos, todos los sectores hasta completar como mínimo el siguiente sector que tenga una prueba especial cronometrada.

Para tener derecho a participar en el Campeonato Nacional de Rally, los pilotos y navegantes deberán poseer Licencia Nacional de Rally extendida por FADECH, o de alguno de los países afiliados a CODASUR o bien poseer licencia de otro país miembro de la F.I.A., para la cual deberán presentar la autorización de la A.D.N que emitió la licencia, conforme las normas vigentes (Arts. 70, 109, 110 y 111 C.D.I.).

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

7. INSCRIPCIONES

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

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

La inscripción en cada una de las pruebas de este campeonato Nacional tendrá el valor de 5 U.F. (Cinco unidades de Fomento) si la inscripción se produce antes del primer cierre del registro de inscripciones.

Si la inscripción se produce después de dicha fecha y antes de las 20.00 horas del segundo día antes del inicio del rally, ésta tendrá un costo de 8 U.F. (Ocho unidades de Fomento)

Si por motivos justificados el director acepta la inscripción después de dicho plazo, el valor de esta será de doce U.F. (Doce unidades de Fomento)

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

8. PRIORIDADES

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

8.1 PRIORIDAD "A" F.I.A.

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

8.2 PRIORIDAD "B" F.I.A.

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

8.3 PILOTOS PRIORIDAD "A" CODASUR

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

8.4 PILOTOS PRIORIDAD "B" CODASUR

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

8.5 PILOTO PRIORIDAD "A" NACIONAL

Campeones y Subcampeones Nacionales de rally de las clases N4 monomarca, N3 y Campeones Nacionales de la N2 de los dos años precedentes al actual

8.6 PILOTOS PRIORIDAD "B" NACIONAL

Pilotos Campeones Nacionales de Rally de la Clase N1, Subcampeones Nacionales de la Clase N2, y Terceros de las clases N4, y N3 en los dos años precedentes al actual.

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

9. NUMERACIÓN – ORDEN DE LARGADA

9.1 Asignación de Números

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

Los primeros números están reservados a los primeros del ranking del Campeonato Nacional de la categoría N4 de 2008, sin posibilidad de reemplazo por ausencia o renuncia a esa numeración, salvo participación del piloto en otra clase. Los números siguientes los asignará la CNR de FADECH, de acuerdo al ranking y la clase, siguiendo en orden por la N3, N2 y N1 para aquellos que se inscriban en la primera fecha. los que se vayan inscribiendo en las siguientes fechas tendrán la numeración correlativa después de los ya asignados. Los números así otorgados, lo serán para todo el campeonato.

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

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

Se exceptúa de esta disposición a la fecha del Campeonato Nacional que coincide con la de Codasur, en la que el orden de largada será según la reglamentación de Codasur.

El Comité de Organización con el acuerdo del Colegio de Comisarios Deportivos, (o el Comisario deportivo si hubiese sólo uno), tendrán la posibilidad de modificar el ordenamiento de alguna de las tripulaciones si lo considera oportuno.

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

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

9.2 Intervalo de Largada

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

9.3 Reordenamiento de Largada

Al final de cada etapa, el Colegio de Comisarios Deportivos (o el Comisario deportivo) podrá reordenar a las tripulaciones de las Clases N4 y N3 para definir el orden de largada de la etapa siguiente.

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

10. PARQUE CERRADO FINAL

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

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

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

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

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

11. ORGANIZACIÓN - RESPONSABILIDADES

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

12. MEDIDAS DE SEGURIDAD

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

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

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

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

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

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

13. CEREMONIA DE PREMIACIÓN

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

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

La ceremonia se realizará por clases.

14. INSPECCIÓN PREVIA DE LAS RUTAS

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

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

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

15. SANCIONES APLICADAS POR LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

La exclusión u otras penalizaciones aplicadas por los Comisarios Deportivos de un evento impuestas con posterioridad al Final del Rally, son apelables según lo establecido en los artículos 181, 182 y 185 y Anexo de los Procedimientos para las Penalidades y Apelaciones del C.D.I.

16. AMONESTACIONES O APERCIBIMIENTOS

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

17. RECLAMACIONES

El derecho a reclamación sólo corresponde a los Concurrentes, Arts. 171, 172, 173, 174 y 175 del C.D.I. El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de una caución según lo determina el Capítulo XXIV de las Disposiciones Generales.

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

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

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

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

18. APELACIONES

Todos los concurrentes tienen derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos, cuando las mismas sean producto de las Verificaciones Técnicas finales en los términos de los Arts. 182 y 185 y Anexo de los Procedimientos para las Penalidades y Apelaciones.

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

Esta caución es exigible desde el instante que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar, lo cual debe ser cumplimentado dentro de la hora siguiente a ser notificados de su decisión. Art. 181 del C.D.I.

El plazo para la presentación de la apelación expira a los dos (2) días contados de la fecha de notificación de la decisión de los Comisarios Deportivos. Art. 185 del C.D.I.

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

19. RESPONSABILIDAD POR EL PAGO DE MULTAS

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

20. INCIDENTE

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

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

Haya motivado la interrupción del Rally.

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

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

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

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

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

21. MEDIDA PROVISORIA

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

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

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

INDICE

CAPITULO I Disposiciones Generales que se aplican a todos los Campeonatos de Rally fiscalizados por FADECH

I	Definiciones	1
II	Condiciones Generales	3
III	Reglamento Particular	3
IV	Oficiales	5
V	Inscripciones	5
VI	Seguro	7
VII	Tripulaciones	7
VIII	Itinerario y Libro de Ruta y Tarjeta de Tiempos	8
IX	Placas del Rally y Números de Competición	9
X	Publicidad	9
XI	Circulación	10
XII	Reparaciones – Asistencia – Combustible	10
XIII	Neumáticos – Ruedas de Repuesto	13
XIV	Reconocimiento	13
XV	Verificación Técnica – Controles Administrativos	14
XVI	Largada y Nueva Largada	16
XVII	Tarjeta de Tiempos	17
XVIII	Procedimiento para el Funcionamiento de los Controles	17
XIX	Pruebas Especiales	23
XX	Parque Cerrado	26
XXI	Resultados y Clasificación	27
XXII	Empates	27
XXIII	Minutas – Informes Finales	28
XXIV	Reclamaciones y Apelaciones	28
XXV	Homologaciones	29

CAPITULO II Campeonato Nacional de Rally – Reglamento Año 2009

1.	Disposiciones Generales	30
2.	Reglamentaciones	31
3.	Vehículos Admitidos	31
4.	Características de los Rallies	32
5.	Puntaje	37
6.	Participantes - Licencias	38
7.	Inscripciones	40
8.	Prioridades	40
9.	Numeración - Orden de Largada	41
10.	Parque Cerrado Final	42
11.	Organización - Responsabilidades	42
12.	Medidas de Seguridad	42
13.	Ceremonia de Premiación	43
14.	Inspección Previa	43
15.	Sanciones Aplicadas por los Comisarios Deportivos	44
16.	Amonestaciones o Apercibimientos	44
17.	Reclamaciones	44
18.	Apelaciones	44
19.	Responsabilidad por el pago de las Multas	44
20.	Incidente	45
21.	Medida Provisoria	45