

**REGLAMENTO DEPORTIVO GENERAL DE RALLY
CROSS COUNTRY
2023**

**DE LA FEDERACION CHILENA DE
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO**

FADECH



ÍNDICE

Artículo

1	CONDICIONES GENERALES	P 8
1.1	Aplicaciones	P 8
1.2	Interpretación	P 9
1.3	Fecha de Aplicación	P 9
2	DEFINICIONES	P 9
3	CAMPEONATO NACIONAL Y PUNTOS	P 14
3.1	Requisitos del Campeonato Nacional	P 14
3.1.1	Puntos Para el Campeonato Nacional	P 14
3.1.2	Puntaje Por Etapa	P 14
3.1.3	Puntaje Por Evento	P 15
3.1.4	Otorgamiento de Puntos Reducidos	P 15
3.2	Clasificación Final del Campeonato Nacional	P 15
3.3	Empate en una Fecha y en Final del Campeonato Nacional	P 15
4	CRITERIO PARA DEFINIR UN PILOTO PRIORITARIO	P 16
4.1	Pilotos Prioritarios	P 16
5.	TIPOS Y CARACTERISTICAS DE UN EVENTO	P 16
5.1	Características de Los Eventos	P 16
5.1.2	Definiciones	P 17
5.2	Distancia de Un Sector Selectivo	P 17
5.3	Descanso o Reagrupamiento	P 17
5.4	Tipos de Terreno en los Sectores Selectivos	P 17
6.	OFICIALES	P 18
6.1	Oficiales y Delegados	P 18
7	VEHÍCULOS ADMITIDOS, EQUIPAMIENTO Y NEUMÁTICOS	P 18
7.1	Resumen	P 18
7.2	Grupos y Clases	P 19
7.3	Pasaporte Técnico Nacional y FIA	P 19
7.4	Velocidad Máxima de los Vehículos en Competencia	P 20
7.5	Otras Disposiciones	P 20
7.6.	Equipamiento Electrónico	P 21
7.7.	Neumáticos	P 21
7.8	Cámaras de Video a Bordo	P 22
7.8.1	Cámaras de Equipo	P 22
7.8.2	Fijación	P 22
7.8.3	Aprobación	P 23
7.9	Sistema de Seguimiento, Seguridad y Navegación	P 23
7.9.1	Sistema de Seguimiento de Seguridad	P 23
7.9.2	Sistema de Navegación	P 23
7.9.3	Conexión de los Sistemas de Seguridad y Navegación	P 23
7.10	Odómetro GPS	P 23
8	DOCUMENTOS ESTÁNDAR	P 24
8.1	Documentos Estándar Para el Campeonato Nacional	P 24
8.1.1	Aspectos Generales	P 24
8.2	Road Book / Itinerario	P 24

ÍNDICE

Artículo

8.3	Tarjeta de Tiempo	P 25
9	SEGUROS	P 25
9.1	Plazo del Seguro	P 26
9.2	Responsabilidad Civil	P 26
9.3	Seguro Individual de Accidentes	P 26
10	REGISTROS	P 27
10.1	Procedimiento de Registros	P 27
10.1.1	Envío de formulario de inscripción	P 27
10.1.2	Aceptación de Inscripción	P 27
10.1.3	Número Mínimo de Inscripciones	P 27
10.2	Cambios en el Formulario de Inscripción	P 27
10.3	Autorizaciones ASN	P 27
10.4	Cambios de Competidor y/o Miembros de la Tripulación	P 27
10.5	Aceptación del Formulario de Inscripción	P 28
10.6	Rembolso de las Tarifas de inscripción	P 28
10.7	Requisitos Adicionales Para los Derechos de Inscripción	P 28
11.	IDENTIFICACIÓN DE VEHICULOS Y PUBLICIDAD	P 28
11.1	Números de Competencia	P 28
11.1	Aspectos Generales	P 28
11.2	Numeración	P 29
11.3	Paneles de Puerta Frontal	P 29
11.4	Panel de Techo	P 30
11.5	Panel Frontal y Placas Traseras	P 30
11.6	Retiro de la Identificación del Vehículo	P 30
11.7	Incumplimiento de las Reglas	P 30
11.8	Publicidad	P 30
11.8.1	Restricciones a la Publicidad	P 30
11.9	Publicidad Opcional Para los Organizadores	P 31
11.10	Incumplimiento del Reglamento	P 31
11.11	Identificación de Pilotos y Copilotos	P 31
11.11.1	Nombres del Piloto y Copiloto	P 31
11.11.2	Identificación de la Tripulación	P 32
11.11.3	Incumplimiento de las Reglas	P 32
12	VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS	P 32
12.1	Verificaciones Administrativas	P 32
12.1.1	Horario	P 32
12.1.2	Documentos Requeridos	P 32
12.2	Verificaciones Técnicas Antes de la Partida	P 32
12.2.1	Aspectos Generales	P 32
12.2.2	Cambios de Clase / Grupo	P 33
12.2.3	Horarios	P 33
12.3.-	Sellado y Marcado	P 33
12.3.1	Exigencias Generales	P 33
12.3.2	Cambio de Piezas	P 33
12.4.-	Verificaciones Durante el Evento	P 34
12.4.1	Verificaciones Complementarias	P 34
12.5	Verificaciones en el Parque Cerrado	P 34
12.6	Responsabilidades de los Competidores	P 34
12.7	Controles Finales	P 34

ÍNDICE

Artículo		
12.7.1	Parque Cerrado Final	P 34
12.7.2	Selección de Vehículos	P 35
12.7.3	Ficha de Homologación	P 35
13	COMPORTAMIENTO -CONDUCCIÓN -RECONOCIMIENTO	P 35
13.1	Reglas Generales de Comportamiento	P 35
13.2	Exceso Velocidad Durante el Evento Normas de Transito	P 36
13.3	Sanciones por Infracciones Durante la Parte Competitiva	P 36
13.4	Reconocimientos	P 36
14	SHAKEDOWN	P 37
14.1	Exigencias Generales Para el Shakedown	P 37
14.2	Desarrollo del Shakedown	P 37
14.3	Descargo de Responsabilidad	P 37
14.4	Exigencias Técnicas	P 37
14.5	Problemas Mecánicos Durante el Shakedown	P 37
14.6	Equipamiento del Piloto y Navegante	P 37
14.7	Asistencia Durante el Shakedown	P 37
15	PARTIDAS Y RE-INICIOS	P 38
15.1	Ceremonia de Largada	P 38
15.2	Inicio de la Competencia	P 38
15.2.1	Zona de Inicio	P 38
15.2.2	Retraso Máximo Durante la Salida	P 38
15.3	Orden de Largada e Intervalos	P 38
15.3.1	Orden de Largada de la Primera Etapa	P 38
15.4	Orden de Salida de las Siguietes Etapas	P 39
15.5	Reposicionamiento de Pilotos	P 39
15.6	Intervalos de Salida	P 39
15.7	Especial de Calificación (SQ)	P 39
15.7.1	Desarrollo de una Especial de Calificación	P 39
15.7.2	Características de una Especial de Calificación	P 40
15.7.3	Cronometraje	P 40
15.7.4	Clasificaciones	P 40
15.7.5	Orden de Salida Después de una Especial de Clasificación	P 40
15.8	Reinicio Después de un Abandono	P 41
15.8.1	Aspectos Generales	P 41
15.8.2	Penalizaciones	P 41
15.9	Reparaciones Antes de un Reinicio	P 41
15.9.1	Lugar de Asistencia y Tiempo Permitido	P 41
15.9.2	Verificación Técnica del Vehículo Reparado	P 41
15.9.3	Reparación Para el Inicio de la Etapa 1 / Sección 2	P 41
16	CONTROLES Y ZONAS DE CONTROL	P 42
16.1	Exigencias Generales	P 42
16.1.1	Señalización de Controles	P 42
16.2	Tiempo de Detención en las Zonas de Control	P 42
16.3	Horarios	P 42
16.4	Dirección y Secuencia de los Controles	P 42
16.5	Instrucciones de los Comisarios de Ruta	P 42
16.6	Zonas Reservadas para los Medios (si es aplicable)	P 43
16.7	Control de paso (CP) y Control de Paso Virtual (CPV)	P 43
16.7.1	Ubicación	P 43

ÍNDICE

Artículo

16.7.2	Funcionamiento	P 43
16.8	Zonas de Seguridad	P 43
16.9	Zonas de Control de Velocidad	P 44
16.9.1	Ubicación	P 44
16.9.2	Funcionamiento	P 44
16.10	Controles Horarios	P 46
16.10.1	Aspectos Generales	P 46
16.10.2	Procedimiento de Registro	P 46
16.11	Control Horario Seguido de un Sector Selectivo	P 47
16.12	Control de Reagrupamiento	P 48
16.12.1	Procedimiento Durante un Reagrupamiento	P 48
16.13	Retraso Máximo Permitido en los Controles	P 48
16.13.1	Retraso Máximo Permitido en un CH	P 48
16.13.2	Retraso Máximo Permitido un CP y a la Llegada del SS	P 48
16.13.3	Notificación por Exceder el Retraso Máximo Permitido	P 49
17	SECTORES SELECTIVOS	P 49
17.1	Aspectos Generales	P 49
17.1.1	Cronometraje	P 49
17.2	Partida de una Sección Selectiva	P 49
17.2.1	Línea de Partida	P 49
17.3	Procedimiento de Partida Electrónica	P 49
17.4	Procedimiento de Partida Manual	P 49
17.5	Largada Retrasada por Falla de la Tripulación	P 49
17.6	Partida Falsa	P 50
17.7	Waypoints	P 50
17.7.1	Aspectos Generales	P 50
17.8	WPE (Waypoint Eclipsado)	P 51
17.9	WPN (Waypoint de Navegación)	P 52
17.10	WPM (Waypoint Masque)	P 51
17.11	WPS (Waypoint de Seguridad)	P 52
17.12	WPC (Waypoint Control)	P 52
17.13	WPV (Waypoint Visible)	P 52
17.14	Waypoints para Partida y Llegada de una SS	P 53
17.15	Waypoints para las ZC / Velocidad / Seguridad	P 53
17.16	Waypoint para Zonas de Neutralización	P 53
17.17	Llegada de una Sección Selectiva	P 53
17.17.1	Línea de Meta	P 53
17.17.2	Punto de Parada (Stop Point)	P 53
17.18	Secciones Selectivas en Partes	P 54
17.18.1	Aspectos Generales	P 54
17.18.2	Partida de Partes Consecutivas	P 54
17.19	Pruebas Super Especiales (SSS)	P 55
17.19.1	Características de las Pruebas Super Especiales SSS	P 55
17.19.2	Desarrollo de una SSS	P 55
17.19.3	Seguridad	P 55
17.20	Interrupción de un Sector Selectivo	P 56
17.21	Seguridad de los Competidores	P 56
17.21.1	Equipamiento de la Tripulación	P 56
17.22	Equipamiento de los Vehículos	P 56
17.23	Señales SOS / OK	P 56
17.24	Sistema de Comunicación Vehículo a Vehículo (SENTINEL)	P 57

ÍNDICE

Artículo

17.25	Incidente en una Sección Selectiva	P 57
17.26	Incidente en una Sección Selectiva con Lesiones Físicas	P 59
18	PENALIZACIONES	P 59
18.1	Penalización de Etapa	P 59
18.2	Penalizaciones por Controles de Paso no Marcados	P 59
19	ASISTENCIA	P 59
19.1	Condiciones Generales de las Asistencias	P 59
19.1.1	Realización de las Asistencias	P 59
19.2	P. del Equipo y Restricciones en Materia de Asistencia	P 60
19.3	Zonas de Asistencia (Parque de Asistencia y Bivouacs)	P 61
19.3.1	Identificación de los Parques de Asistencia	P 61
19.3.2	Condiciones Generales	P 61
19.4	Velocidad Dentro del Parque de Asistencia / Bivouacs	P 61
19.5	Cambio de Neumáticos y Piezas	P 62
19.6	Zona de Montaje de Neumáticos	P 62
19.7	Vaciado Llenado de Estanques en el Parque De Servicio	P 62
19.8	Asistencia Flexible	P 63
19.8.1	Aspectos Generales	P 63
19.8.2	Procedimiento de una Asistencia Flexible y Horarios	P 63
19.9	Comunicación de un Equipo en Competencia	P 63
20	COMBUSTIBLE Y REFUELLING (REABASTECIMIENTO)	P 64
20.1	Reabastecimiento y Procedimientos	P 64
20.1.1	Ubicación	P 64
20.2	Procedimiento en la Zona de Reabastecimiento (ZR)	P 65
20.3	Procedimientos en las Estaciones de Combustible	P 65
20.4	Reabastecimiento de Combustible para Vehículos T3 y T4	P 65
20.4.1	Aspectos Generales	P 65
20.4.2	Procedimiento	P 66
20.5	Combustible	P 67
20.5.1	Tipo de Combustible	P 67
20.6	Exigencia Técnicas	P 67
21	PARQUE CERRADO	P 67
21.1	Reglas del Parque Cerrado	P 67
21.1.1	Aplicación	P 67
21.2	Personal Autorizado en el Parque Cerrado	P 68
21.3	Empujar un Vehículo en un Parque Cerrado	P 68
21.4	Batería Externa	P 68
21.5	Lonas para Vehículos	P 68
21.6	Lona de Suelo	P 68
21.7	Reparaciones en el Parque Cerrado	P 68
21.8	Controles Técnicos	P 69
21.9	Parque Cerrado Final	P 69

ÍNDICE

Artículo

22	RESULT Y REQU. ADMIN. DESPUES DEL EVENTO	P 69
22.1	Resultados y Clasificaciones	P 69
22.1.1	Establecimiento de Resultados y Clasificaciones	P 69
22.2	Publicación de Resultados	P 69
22.3	Empate en una Etapa o un Evento	P 70
22.4	Cobertura Justa e Imparcial	P 70
22.4	Promoción de Resultados	P 70
22.5	Reclamos y Apelaciones	P 70
22.5.1	Establecimiento de un Reclamo o una Apelación	P 70
22.5.1	Deposito de Caución por un Reclamo	P 70
22.5.2	Deposito de Garantía	P 71
22.5.3	Gastos	P 71
22.5.4	Apelaciones	P 71
22.6	Entrega de Premios del Evento	P 72
22.6.1	Ceremonia de Podio	P 72
22.6.2	Entrega de Premios	P 72
22.6.3	Participación	P 72
22.7	Ceremonia Anual de Entrega de Premios FADECH	P 72
22.7.1	Requisitos de Asistencia	P 72
22.7.2	Ausencia	P 72
APÉNDICE I	SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES	P 73
APÉNDICE II	DOCUMENTOS ESTÁNDAR	P 75
APÉNDICE III	SEGURIDAD DE LA TRIPULACIÓN	P 93
APÉNDICE IV	COND. ESPECÍFICAS VEHÍCULOS GRUPOS T2 Y T5	P 95
APÉNDICE V	CONECTORES DE ALIMENTACION ELÉCTRICO	P 96
APÉNDICE VI	PLACAS DE IDENTIFICACIÓN	P 97
APÉNDICE VII	REQUISITOS DEL SISTEMA DE SEGUIMIENTO Y NAV.	P 98
APÉNDICE VIII	NORMAS PARA LAS ZONAS DE CONTROL	P 99

1.- CONDICIONES GENERALES

El presente Reglamento Deportivo tiene por objeto establecer el marco normativo aplicable a la organización de los eventos de Rallyes Cross-Country a realizarse en Chile, bajo el patrocinio de la Federación Chilena de Automovilismo Deportivo, FADECH. Este reglamento se rige por las prescripciones y normativas estipuladas en los reglamentos oficiales de la Federación Internacional de Automovilismo, FIA. El Código Deportivo Internacional, CDI; Sus apéndices y este reglamento que consta de artículos aplicables a una o más fecha del Campeonato Nacional, sus copas y eventos deportivos individuales. FADECH emitirá un calendario de los eventos para la Campeonato Nacional correspondiente.

1.1.- Aplicaciones

El propósito de este reglamento es establecer el marco de normativas aplicables a la organización de eventos válidos para el Campeonato Nacional de Rally Cross-Country y los eventos particulares que se desarrollen bajo el patrocinio de FADECH.

Todo incumplimiento de estas normas será reportado a los comisarios deportivos del evento, quienes podrán imponer una penalización según su criterio en cada caso.

Cualquier caso no previsto en las disposiciones será estudiado por los comisarios deportivos, quienes por si solos tienen la facultad de tomar decisiones (Art. 11.9 del CDI).

El Director de Carrera tendrá la función de aplicar estas disposiciones y el Reglamento Particular de la prueba, antes y durante el transcurso de la competencia. Así mismo, deberá informar a los comisarios deportivos sobre cualquier incidente de importancia que haya ocurrido y requiera la aplicación de estas disposiciones o del Reglamento Particular.

Estará prohibido todo lo que no esté expresamente autorizado en este reglamento

Todos los pilotos, competidores y oficiales que participan del Rally Cross-Country en Chile asumen, en nombre de sí mismas, sus empleados y agentes, para observar todas las disposiciones y la aplicación de las normativas descritas en el Código Deportivo Internacional, los Reglamentos Técnicos aplicables, el presente Reglamento Deportivo y el Reglamento Particular de cada evento.

Para los efectos de este Reglamento Deportivo, el fabricante de neumáticos, fabricantes de equipos aprobados y proveedores de combustible o cualquier otro proveedor vinculado con un vehículo de la competencia, son considerados participantes en el evento en relación al artículo 1.3 del Código Deportivo Internacional (CDI) y, como tales, están obligados a respetar las obligaciones que son vinculantes para ellos, así como las decisiones de la autoridad deportiva.

En casos muy excepcionales, FADECH puede otorgar excepciones a este reglamento. Ninguna exención será concedida cuando la solicitud se refiera a normas de seguridad y/o el desempeño de los vehículos. Cualquier artículo del Reglamento Particular que sea susceptible de modificar el presente reglamento se considerará como nula.

Toda violación al presente reglamento será informada por los comisarios deportivos que podrán aplicar una penalización prevista en el CDI. Cualquier caso no previsto en el reglamento será estudiado por los comisarios deportivos, quienes son los únicos facultados para tomar una decisión (Artículo 11.9 del CDI).

1.2 Interpretación

En caso de diferencias en la interpretación de este reglamento, solo FADECH puede tomar una decisión. Durante el evento, los comisarios deportivos se pronunciarán sobre cualquier posible discrepancia.

1.3 Fecha de Aplicación

El presente reglamento entrará en vigencia el 1 de enero de 2023. Después de esa fecha las modificaciones podrán realizarse y publicarse en el sitio web.

Las modificaciones que se realicen después de la fecha de publicación, serán subrayadas en color amarillo para su completo entendimiento.

2.- DEFINICIONES

ADN / ASN

Autoridad Deportiva (Sportiva) Nacional.

Inicio del Evento

El evento Cross-Country (CC) comienza el día de controles administrativos. La parte competitiva del evento comienza en su primer control horario (CH0).

Boletín

El boletín oficial integra parte del reglamento y su fin es modificarlo, completarlo o esclarecerlo. En sí, el boletín es un documento escrito de carácter oficial, destinado a modificar, aclarar o completar el Reglamento Particular de un evento, que una vez expedidos por el organizador, o los comisarios deportivos, y en forma excepcional por el Director de Carrera, debidamente numerados, fechados, firmados y publicitados, forman parte del Reglamento Particular.

Bivouac (Parque de Servicio)

Zona ubicada entre los controles horarios a la llegada de una Etapa y la partida de la siguiente, donde todos los participantes se reagruparán y que las asistencias están autorizadas. Esta zona estará indicada en el Road Book.

Briefing

Un Briefing es una reunión informativa en la que el organizador proporcionará información adicional a las tripulaciones. El Briefing debe ser dirigido por el Director de Carrera o por el delegado del organizador. Para el primer Briefing la participación de al menos un miembro de la tripulación es obligatorio y recomendada para los siguientes briefings.

La fecha, hora y los requisitos de asistencia deben estar especificados en el Reglamento Particular.

La información referida a la seguridad y a la ruta (modificaciones del libro de ruta), fechada y firmada por el Director de Carrera debe ser publicada en el tablero de información oficial bajo su responsabilidad.

Tripulación

Una tripulación está formada por dos personas, (piloto y navegante) A menos que se indique lo contrario, cualquiera de los miembros de la tripulación puede conducir durante el evento y cada uno debe tener una licencia deportiva nacional o internacional emitida por una ASN. Conjuntamente ambos deben poseer una licencia de conducir válida para automóviles acorde al tipo de vehículo inscrito en el evento.

Decisión

Un documento emitido por el Director de Carrera o el comisario deportivo para anunciar sus conclusiones después de una consulta, audiencia o investigación.

FIA

Cualquier mención de la FIA se refiere al área de Rally de la FIA.

Pasaporte Técnico FIA

Documento emitido por la ASN de los competidores y autenticado por el delegado técnico (ya sea NACIONAL de CODASUR o FIA, según sea el evento.) en el primer evento en que el vehículo participa, quien identifica el vehículo presentado con marcas o precintados que no pueden ser removidas bajo ninguna circunstancia. Este pasaporte debe ser presentado ante la solicitud de los comisarios técnicos.

Fin del Evento

El evento termina con la publicación final de la clasificación. La parte competitiva del evento termina en el último control horario.

Parada de Descanso (Durante la Noche)

Una parada del evento entre dos Etapas sin condición de parque cerrado.

Etapas

Cada parte del Evento que está separada de la próxima por un tiempo de detención de al menos 6 horas. Luego de haber manejado entre 12 y 20 horas, es obligatorio un descanso de al menos 6 horas. Luego de 10 Etapas de carrera, es obligatorio un descanso de al menos 18 horas, salvo que los comisarios deportivos decidan lo contrario ante la propuesta del Director de Carrera.

Penalidad de Etapa

Una sanción por Etapa, expresada en horas y minutos, es utilizado para permitir que un competidor permanezca en la competencia cuando de otro modo no serían clasificados debido a no cumplir ciertos controles o no pasar dentro de los plazos impuestos.

Penalidad Fija

La penalidad fija ha sido creada para reemplazar ciertas sanciones que llevan a la exclusión o descalificación por no respetar determinadas cláusulas del reglamento en un Evento.

-Permite al competidor penalizado continuar el Evento en condiciones normales de competición, aunque haya sido severamente sancionado. La penalidad fija es expresada en tiempo que es sumado a las penalidades ya recibidas por el competidor en casos específicos detallados en el reglamento. La penalidad fija es determinada por los organizadores y puede ser distinta para cada Sección Selectiva, tramo de enlace o control de paso, calculada de acuerdo al perfil y la dificultad de cada uno de aquellos. El tiempo total atribuido al competidor afectado por la penalidad fija, para cada Etapa, será calculado mediante la suma del tiempo máximo autorizado para la(s) Sección(es) Selectivas o tramo(s) de enlace no cubierto(s), más la penalidad fija del día para la(s) sección(es) faltante(s), así como por todo control de paso que haya sido omitido.

-En el caso de una Etapa cuya largada y llegada se encuentran en el mismo lugar o muy cerca una de la otra ("loop") o de una Etapa recta cuya largada y llegada se encuentren unidas por caminos principales y/o rutas en buen estado, se aplicará una penalidad específica que podrá ser de 100 horas y podrá ser aplicada a aquellos competidores que no hayan cubierto la totalidad del itinerario oficial. Si se repite el error, los comisarios de la prueba pueden aplicar una sanción que podrá llegar hasta la exclusión del competidor involucrado.

Para que un competidor pueda aparecer en la clasificación final de un evento, deberá cumplir con un porcentaje de WP pasados. Este porcentaje será definido en el Reglamento Particular de cada carrera o será decisión del colegio de comisarios deportivos.

Penalidad Deportiva

Una penalidad deportiva significa una penalidad impuesta por:

-Sobrepasar la velocidad, omitir un CP o un WPM, o por una conducta antideportiva, u otra violación cometida en una Sección Selectiva.

Zona de Medios

Una zona establecida solo para los medios de comunicación en varios puntos de la Etapa.

Zona de Neutralización

Zona entre partes de una Sección Selectiva. Un área en que los competidores llegan y salen separados por el mismo intervalo, cronometrado al segundo. El inicio de la siguiente parte de la Sección Selectiva estará en un objetivo de hora de inicio determinada; sumando la neutralización de tiempo a la hora de llegada para la parte anterior de la Sección Selectiva.

No se permite ninguna intervención en el vehículo aparte de el realizado por la propia tripulación, o por los competidores que todavía están en competición, con el equipo de a bordo. La intervención en el vehículo puede verse restringida aún más por estas regulaciones. La zona de neutralización no puede exceder los 50 km si la carretera / pista utilizada, o partes de ella, es común con los vehículos de servicio / personal.

Notificación

Documento oficial escrito emitido y publicado por el Director de Carrera informando, según corresponda, a uno o varios competidores de la aplicación de este reglamento y/o el Reglamento Particular del Rally.

Tiempo Oficial

Tiempo que el organizador utilizará durante el evento y especificado en el Reglamento Particular.

Tiempo Máximo

El tiempo máximo, es el tiempo objetivo máximo, calculado por el organizador, dentro del cual la tripulación debe validar varios controles.

Opening Car

Vehículo de apertura que comprobará que la ruta de un evento es transitable, que los puntos de ruta son correctos y que el Road Book es exacto.

Parc Fermé (Parque Cerrado)

Zona en la que cualquier operación, verificación, ajuste no está permitido, a menos que esté expresamente indicado en los reglamentos, y donde solo se admiten funcionarios autorizados.

Servicio Prohibido

La utilización o recepción por parte de la tripulación de cualquier material manufacturado (sólido, líquido a menos que lo suministre el organizador) repuestos, herramientas o equipos distintos de los transportados en los vehículos de la competencia, o la presencia de persona(s) en las proximidades del vehículo.

Etapas De Calificación (QS)

Un QS es una Sección Selectiva, que sirve para establecer la orden de inicio para las siguientes secciones.

Sede Del Rally (HQ) (PC)

El HQ o PC es el centro administrativo de un evento durante el desarrollo de la competencia, También es el lugar desde el cual el Director de Carrera ejerce sus funciones (Dirección del Rally).

Reconocimiento

La presencia de un competidor o cualquier persona relacionada con un competidor, en cualquier parte del itinerario de un evento.

Reagrupamiento

Parada programada por el organizador que puede ser en condiciones de Parque Cerrado, teniendo un control de tiempo en la entrada y salida para permitir que el horario sea seguido y/o para reagrupar los vehículos aún en competencia. El tiempo de parada puede variar de una tripulación a otra.

Zona de Asistencia Remota

Una zona de asistencia en un tramo de carretera o en un tramo selectivo distinto al Parque de Asistencia o Bivouac.

Enlaces

Las partes de un itinerario que no se utilizan para Secciones Selectivas o competitivas.

Shakedown

Un shakedown puede ser organizado a fin de que los competidores puedan probar sus vehículos. El shakedown es parte del evento pero no uno de su parte competitiva.

Sección del Evento (Etapa)

Cada parte del evento separada por un reagrupamiento.

Asistencia

La asistencia se define como todo trabajo sobre un vehículo inscrito en la competencia excepto cuando esté limitado en los reglamentos.

Sección Selectiva (SS) Especial Competitiva

Prueba de velocidad cronometrada sobre las rutas, pistas, fuera de pistas que no está cerrada al público para el desarrollo del evento.

Etapa Súper Especial (SSS)

Cualquier variante en relación al desarrollo de una especial competitiva (SS) descrita en el reglamento y detallada en el Reglamento Particular del evento y que está identificada como parte del itinerario oficial.

Equipo (Team)

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

Tarjeta de Tiempo (Timecard)

Tarjeta destinada a recopilar los tiempos registrados en los diferentes puntos de control así como los timbrajes realizados durante los controles de paso (CP) dispuestos en la ruta.

Zona Técnica

Una zona donde los comisarios técnicos pueden realizar controles e inspecciones técnicas.

Test

La presencia de vehículos Cross-Country manejados de manera competitiva cuando se encuentra fuera de un evento de Cross-Country.

Waypoint (Wp)

Un waypoint es un punto geográfico definido por coordenadas de longitud y latitud. Existen varios tipos de waypoint.

3.- CAMPEONATO NACIONAL Y PUNTOS

3.1 Requisitos del Campeonato Nacional

3.1.1 Puntos Para el Campeonato Nacional

El piloto que compita por el Campeonato Nacional de Rally Cross Country deberá pagar una cuota anual a la asociación patrocinadora del evento, entendiéndose como inscrito para el Campeonato Nacional y que le permitirá poder sumar puntos en todas las fechas disputadas.

Si el piloto no paga el valor de cuota a la asociación patrocinadora no podrá sumar puntos por el Campeonato Nacional de Rally Cross Country, pero si podrá competir por la fecha y disputar la clasificación General de la fecha en disputa

El pago de estos derechos se podrá realizar hasta una semana antes del inicio de la temporada 2023.

El Piloto que paga los derechos para sumar puntos por el Campeonato Nacional de Rally Cross Country, tendrá un valor diferenciado en la inscripción de cada Rally respecto a las tripulaciones que compiten por una fecha en específico que son parte del Campeonato.

Si un piloto compite con un navegante distinto en una de las fechas, seguirá sumando puntos, pero clasificará al final del campeonato como tripulación con el navegante que mas fechas compitió

3.1.2 Puntaje Por Etapa

El Campeonato Nacional de Rally Cross Country de Chile, otorgará puntos, de acuerdo a la clasificación de cada etapa disputada, (es decir, si el Rally tiene 2 etapas, sumará un máximo de 30 puntos por cada etapa).

La Clasificación será según la siguiente escala:

1°	:	30 puntos
2°	:	25 puntos
3°	:	20 puntos
4°	:	17 puntos
5°	:	15 puntos
6°	:	13 puntos
7°	:	11 puntos
8°	:	9 puntos
9°	:	8 puntos
10°	:	7 puntos
11°	:	6 puntos
12°	:	5 puntos
13°	:	4 puntos
14°	:	3 puntos
15°	:	2 puntos
16° y siguientes	:	1 punto

Los puntos se otorgarán solo si incluyen al menos 100km de Secciones Selectivas.

Para validar los puntos en cada etapa, el competidor deberá a lo menos marcar el primer waypoint después de la DSS (largada) y marcar el waypoint de llegada ASS (meta). La tripulación debe cubrir al menos el 70% de la lista de waypoints de cada etapa.

3.1.3 Puntaje Por Evento

Por cada Rally disputado se otorgarán puntos extras sobre la clasificación general del evento acuerdo con la siguiente escala:

1º	:	1,5 puntos
2º	:	1 punto
3º	:	0,5 puntos

Los puntos por evento solo se otorgarán si el competidor / tripulación que está incluido en el ranking final del Rally como evento. (es decir que llegue a la meta en la última etapa disputada) Si un competidor no figura en el pódium de la clasificación final del rally, no se otorgará ningún punto.

3.1.4 Otorgamiento de Puntos Reducidos

En el caso de que una de las fechas del Campeonato Nacional no pueda llevarse a cabo de forma completa, los puntos se otorgaran de la siguiente manera:

Puntaje completo si el 75% o más de la Sección Selectiva se ha desarrollado.

La mitad de los puntos si el 50% o mas pero menos de 75% de la Sección Selectiva se ha desarrollado.

Un tercio de los puntos si está entre el 25% o más pero menos del 50% de la Sección Selectiva se ha desarrollado.

No se otorgarán puntos con menos del 25% de la Sección Selectiva se ha desarrollado.

3.2 Clasificación Final del Campeonato Nacional

La clasificación final se establecerá teniendo en cuenta todos los criterios requeridos para cada fecha.

Los ganadores del Campeonato Nacional serán el piloto y el copiloto (la tripulación) y su equipo, que haya acumulado el mayor número de puntos en cada fecha disputada.

El título de Campeón Nacional y siguientes clasificados se otorgará si al menos cada tripulación compitió en el 90% de los eventos fijados en el calendario inicial y se desarrollaron con un mínimo de tres.

3.3 Empate en una Fecha y en la Final del Campeonato Nacional

Cuando los pilotos o copilotos hayan totalizado exactamente con el mismo número de puntos en una fecha o en el final del Campeonato Nacional, la diferenciación se dará de la

siguiente manera:

En base al mayor número de primeros lugares, luego de segundos lugares, luego de terceros lugares, etc. obtenidos por ellos en su clasificación final de su respectiva fecha del campeonato y contando sólo las fechas que hayan sido válidas para la suma de sus puntos totales.

En razón del mayor número de mejores lugares obtenidos en las clasificaciones finales de sus respectivos lugares en las fechas disputadas, teniendo en cuenta solo las fechas en las que hayan participado todos los pilotos y copilotos interesados; un undécimo lugar es mejor que cualquier cantidad de duodécimos lugares, un duodécimo lugar es mejor que cualquier cantidad de trigésimos lugares y así sucesivamente.

En caso de un nuevo empate, para una fecha el colegio de comisarios deportivos y en el caso del Campeonato Nacional la propia FADECH designará el ganador y decidirá entre los demás pilotos y copilotos empatados en base a las consideraciones que estime apropiadas.

4.- CRITERIO PARA DEFINIR UN PILOTO PRIORITARIO

4.1 Pilotos Prioritarios

Los 3 primeros en la clasificación final del Campeonato Nacional de los dos años anteriores en cualquiera de sus categorías.

Los 3 primeros en una fecha del Campeonato Nacional del año anterior en cualquiera de sus categorías.

Todos los Pilotos que ha sido designados prioritarios por la FIA.

Todos los pilotos que son parte de una fabricante oficial, ya sea para un evento en particular o solo por un evento.

Cualquier piloto que haya participado en una fecha internacional validada por FIA

FADECH, podrá retirar a un piloto de la lista de prioritarios a su discreción.

5.- TIPOS Y CARACTERÍSTICAS DE UN EVENTO

5.1 Características de Los Eventos

Un evento Cross-Country es un evento deportivo cuyo itinerario cubre el territorio de una o varias regiones. Los eventos cuentan con el acuerdo de la Asociación Deportiva representante y la FADECH. Existen tres tipos de eventos Cross-Country:

Rally Cross-Country Marathon (Maratón)

Rally Cross-Country

Cross-Country Baja (Baja).

5.1.2 Definiciones

Cross Country Maratón

Un Maratón es un evento donde el itinerario puede cubrir el territorio de varios países con una distancia mínima media de 240 km de los Sectores Selectivos por cada Etapa (si corresponde) y un kilometraje total mínimo de 2500 km para todas las Secciones Selectivas. La duración total de un maratón no puede exceder 15 días incluyendo los controles administrativos, técnicos y paradas de descanso.

Rally Cross Country

Un Rally de Cross-Country no debe durar mas de 7 días (verificaciones administrativas y técnicas incluidas), incluyendo 5 días de competición con una distancia total de Secciones Selectivas de al menos de 1200 km.

Cross Country Baja

Una Cross-Country Baja es una prueba corta que no debe durar más de 4 días (controles administrativos y técnicos y especiales de calificación opcional), incluidos 2 días de competencia y una distancia total de Sectores Selectivos de al menos 350 km.

5.2 Distancia de Un Sector Selectivo

Ningún tramo selectivo puede superar los 600 km.

5.3 Descanso o Reagrupamiento

Después de un tiempo de conducción mayor a las 12 horas, debe existir obligatoriamente una parada de descanso o reagrupamiento con un mínimo de 6 horas. Una parada de descanso o reagrupamiento de 24 horas será obligatoria después de 10 Etapas de un evento.

5.4 Tipos de Terreno en los Sectores Selectivos

El tipo de terreno (por ejemplo: tierra, desierto, etc.) en los Sectores Selectivos deben indicarse en el Reglamento Particular, una distribución aproximada en porcentaje deberá ser indicada para cada uno de ellos.

Cada tipo de terreno tendrá una especificación de seguridad de la siguiente manera:

Tipo de seguridad A: se aplica a los Sectores Selectivos desarrollados en medio del desierto, dunas y fuera de pista.

Tipo de seguridad B: se aplica a los Sectores Selectivos que se desarrollan únicamente sobre rutas, caminos o pistas de tierra.

El tipo de seguridad se puede describir para el evento o por cada Etapa.

6.- OFICIALES

6.1 Oficiales y Delegados

Comisarios Deportivos

El colegio de comisarios (los comisarios deportivos) incluirá siempre tres miembros.

El presidente y los dos miembros serán designados por FADECH y/o la asociación respectiva. Ellos deberán tener una comunicación permanente con el Director de Carrera y al menos uno de ellos deberá estar cerca del PC del Evento.

Delegados FADECH

Los siguientes delegados pueden ser nominados por FADECH y cada uno de ellos elaborará un informe indicando sus responsabilidades en el Evento.

Delegados Deportivos FADECH

El delegado deportivo FADECH es responsable de garantizar el enlace con el Director de Carrera y los demás oficiales y delegados designados. El delegado deportivo también puede tener el papel de observador FADECH.

Delegado Técnico

El delegado técnico, designado por FADECH y/o la asociación respectiva estará en contacto con el Director de Carrera y será el comisario técnico responsable de todas las preguntas técnicas.

Responsable de la Relación con los Competidores (CRO)

La misión principal del responsable de las relaciones con competidores es dar a los competidores y tripulaciones cualquier información, detalles o aclaraciones relacionadas a los reglamentos, acciones y el desarrollo del Evento.

Debe haber al menos un CRO en cada evento fácilmente identificable por los competidores y las tripulaciones.

El contacto y horario de CRO debe estar detallado en el Reglamento Particular y publicado en el tablón de anuncios oficiales.

7.- VEHÍCULOS ADMITIDOS, EQUIPAMIENTO Y NEUMÁTICOS

7.1 Resumen

Las carreras de Cross-Country están abiertas a vehículos con un peso máximo total en carga menor o igual a 3500 kg para los Grupos T1, T2, T3 y T4 y más de 3500 kg para el Grupo T5, debidamente provisto de un certificado de registro válido y de acuerdo con el vehículo presentado.

Estos vehículos deben cumplir con los estándares de seguridad impuesta por la convención internacional de circulación por carretera, así como las normas de seguridad impuestas por las regulaciones de la FIA el Reglamento Deportivo de Rally Cross-Country de la FIA, y este Reglamento Deportivo de Rally Cross-Country.

Los vehículos se dividen en los siguientes grupos:

-Grupo T1: Vehículos Prototipos modificados Cross-Country que cumplan con el Anexo J Artículo 285 de la FIA.

-Grupo T2: Vehículos de Producción de Serie Cross-Country que cumplen con el Anexo J Artículo 284 y que estén en la lista de Homologación 2021 de la FIA.

-Grupo T3: Vehículos Cross-Country denominados SSV o SxS de producción modificada, cumpliendo con el Anexo J Artículo 286A. de la FIA. (PILOTOS PRIORITARIOS)

-Grupo T4: Vehículos Cross-Country denominados SSV o SxS de producción modificada, cumpliendo con el Anexo J Artículo 286A. de la FIA. (PILOTOS AMATEURS)

-Grupo T5: Camiones Cross-Country, que cumplen con el Anexo J. artículo 287 de la FIA. Estos vehículos deben cumplir también con el Anexo IV del Reglamento Deportivo de Rally Cross-Country de la FIA.

7.2 Grupos y Clases

Los organizadores deberán incluir los grupo y clases de la siguiente manera:

GRUPO	CLASE	VEHICULO
T1	T1.1	T1 4x4 Gasolina y Diésel.
	T1.2	T1 4x2 Gasolina y Diésel.
T2		Vehículos de Producción de Serie - Gasolina y Diésel.
T3		Vehículos Cross-Country denominados SSV o SxS de producción modificada. PILOTO PRIORITARIOS
T4		Vehículos Cross-Country denominados SSV o SxS de producción modificada. PILOTOS AMATEURS.
T5		Camiones Cross-Country.

7.2.1 Sub Grupos y Clases

T3: Pilotos Prioritarios

T4: Piloto Amateurs No Prioritarios

SSV Veteranos: Pilotos de +55 años en T3 o T4

Independiente de la categoría que compitan todas las tripulaciones compiten por la clasificación General.

7.3 Pasaporte Técnico Nacional y FIA

El pasaporte técnico es un documento oficial obligatorio que debe tener cada vehículo en competencia. Este documento debe ser solicitado a FADECH y debe ser revisado por un delegado técnico autorizado. El pasaporte técnico debe estar de acuerdo a lo establecido

en el artículo 8.3 y siguientes del Reglamento Deportivo de Rally Cross-Country de la FIA. Para vehículos de los Grupos T1, T3 y T4, la ASN debe registrar la siguiente información sobre el motor: tipo y número de serie, vehículos originales. El sello de la ASN, la fecha y el nombre (en mayúsculas) y La firma del inspector de la ASN debe aparecer en el pasaporte técnico.

El delegado técnico (FADECH / FIA) identificará el vehículo presentado con marcas y / o precintos que no deben ser eliminados bajo ninguna circunstancia. Además, todas las marcas vinculadas al pasaporte técnico no pueden ser eliminadas bajo ninguna circunstancia.

Este pasaporte, debe ser presentado en todos los eventos, en las verificaciones técnicas o cuando este sea solicitado y en ningún caso puede ser modificado durante la realización de un evento.

7.4 Velocidad Máxima de los Vehículos en Competencia

La velocidad máxima para cada categoría es la siguiente:

GROUP	VELOCIDAD MÁXIMA
T1	170 KM/H
T2	170 KM/H
T3	135 KM/H
T4	125 KM/H
T5	140 KM/H

Será responsabilidad de la tripulación respetar este límite, con una tolerancia de 3 km/h.

La tolerancia se aplica solo para las dos primeras señales de pulso con velocidad excesiva dentro de los 10 minutos.

Cualquier exceso de la velocidad máxima durante el evento será penalizado de acuerdo con el Artículo 16.9.2.

7.5 Otras Disposiciones

Vehículos de Serie

Los vehículos de serie que ya no están homologados en el grupo T2 se puede aceptar en el grupo T1 con un nivel de seguridad y preparación de T2 estos vehículos deberán cumplir obligatoriamente el artículo 284 el Anexo J de la FIA (Grupo T2).

Vehículos 4x4 de Motor Central o Trasero.

Si un vehículo con tracción en las 4 ruedas y que posee un pasaporte técnico de la FIA emitido antes del 31/12/2005, indicando claramente la posición del motor, puede ser aceptado incluso si tiene un motor ubicado detrás de él desde la mitad de la distancia entre ejes.

Grupos T3 y T4

Se permitirán solo motores de gasolina de aspiración natural o gasolina sobrealimentada. Los motores a gasolina sobrealimentada deben estar equipados con una brida de aire con un diámetro máximo de 25mm.

Vehículos Aso Dakar

Un vehículo que cumple con la normativa Amaury Organización Deportiva (ASO) puede ser aceptado en Grupo T4 hasta el 30.12.2021, siempre que el competidor acredite que su vehículo es reconocido por ASO. El vehículo debe estar equipado con un precinto de inspección de seguridad de acuerdo con los artículos aplicables del reglamento de esta organización.

7.6. Equipamiento Electrónico

Cualquier medio de comunicación por radio o electrónica, o cualquier otro dispositivo no autorizado expresamente en este reglamento o en el Reglamento Particular están prohibidos a bordo de los vehículos.

Antenas independientes, dispositivos manos libres (por ejemplo, paneles táctiles, tabletas digitales), cables de datos, red Wi-Fi, Bluetooth u otros, incluida cualquier forma de transmisión de datos, están prohibidas.

Relojes GPS, o cualquier otro instrumento conectado a Internet y cualquier dispositivo de almacenamiento de datos son prohibido a bordo del vehículo de competición.

Teléfono, móvil o satelital a bordo debe ser comunicado a los organizadores durante los controles administrativo.

Los teléfonos deben guardarse en una caja de seguridad. dentro de la cabina y ser fácilmente accesible al piloto y al copiloto cuando están sentados con su arnés abrochado.

Durante las Secciones Selectivas, los teléfonos se pueden utilizar sólo desde el exterior del vehículo y deben apagarse en otros momentos.

El uso del teléfono en los sectores de enlace esta permitido, respetando obligatoriamente las normas de transito establecidas.

7.7. Neumáticos

Los competidores podrán usar neumáticos a su elección establecidos como de uso comercial o de stock limitado, a menos que exista una unificación de neumáticos para el Campeonato Nacional que estará determinada y prescrita en un apéndice a este reglamento. Cuando los neumáticos son elegidos a elección del competidor, estos no pueden ser diferentes unos de otros en un mismo vehículo; es decir todos deben tener el mismo dibujo y dimensión.

En las verificaciones técnicas los neumáticos serán presentados y estos no podrán ser cambiados durante todo el evento. El verificador técnico elaborará una lista con el tipo de neumáticos inscrito, especificando su marca diseño y dimensión. Durante el desarrollo de el evento y en cualquier momento pueden volver a ser revisados.

No se permitirán neumáticos re-dibujados, ni cortados.

Cualquier tratamiento químico y / o mecánico de los neumáticos están prohibidos. Cualquier dispositivo para calentar los neumáticos una vez montados en las llantas están prohibidos.

Todos los vehículos deben estar equipados con neumáticos moldeados. El cambio de tamaño o modificación de su estructura original está prohibido.

7.8 Cámaras de Video a Bordo

Si el organizador o el promotor del Campeonato Nacional, en una fecha o en su totalidad, lo requiere, el vehículo de competición podrá tener a bordo una cámara de video a bordo u otro dispositivo de grabación. Estas serán instaladas por el organizador o el promotor de la fecha y aprobado por el comisario técnico.

7.8.1 Cámaras de Equipo

El competidor de cualquier vehículo que esté equipado con una cámara de video a bordo, debe tener el consentimiento previo del organizador o promotor del campeonato o el evento. Las cámaras autorizadas serán identificadas usando un adhesivo y deben ser instalados antes de las verificaciones técnicas.

Los competidores que deseen usar una cámara de video, deberán proporcionar la siguiente información a el organizador al menos una semana antes del evento:

Nombre del competidor, número de auto, dirección del competidor y uso de material grabado.

Los comisarios deportivos (oficiales y delegados) pueden solicitar los registros en cualquier momento. Estas grabaciones podrán ser utilizadas por los comisarios.

7.8.2 Fijación

El montaje y la presencia de cámaras en la cabina del piloto / copiloto no está autorizado si esta se ubica entre el plano vertical y transversal que pasa por el punto mas lejano del tablero de instrumento (en relación a la dirección de movimiento del vehículo) y el plano vertical y transversal que pasa por el punto mas lejano (en relación a la dirección de movimiento del vehículo) de la butaca del piloto / copiloto.

Solo montajes unidos por tornillos, abrazaderas metálicas, plásticas, u otros elementos de sujeción metálica estarán permitidos. Los adhesivos de doble cara, velcros, ventosas u otros elementos de fácil desprendimiento están prohibidos.

Está prohibido colocar cámaras fuera del vehículo y que sobresalgan de la superficie de la carrocería.

Todas las cámaras o accesorios de montajes debes soportar una desaceleración máxima de 25g.

Cualquier incumplimiento de estas normativas dará lugar a la denegación de salida.

7.8.3 Aprobación

Todas las fijaciones y posiciones de las cámaras deberán ser presentadas y aprobadas durante las verificaciones técnicas.

Una vez validada la instalación en el vehículo por parte de los verificadores, estará prohibido manipular directamente el soporte de la cámara.

7.9 Sistema de Seguimiento, Seguridad y Navegación

7.9.1 Sistema de Seguimiento de Seguridad

En todos los eventos del Campeonato Nacional de Rally Cross-Country, y eventos particulares de Rally Cross-Country bajo el patrocinio de FADECH los vehículos deberán estar equipados solo con los sistemas de seguimiento de seguridad proporcionado por el organizador.

La correcta instalación será comprobada en las verificaciones técnicas de cada evento.

Las instrucciones relacionadas con la distribución, entrega y montaje de los equipos deberán ser informado por el organizador en el Reglamento Particular.

Cualquier interferencia con el o los sistemas durante el evento dará como resultado una penalización y reporte por parte de los comisarios deportivos.

7.9.2 Sistema de Navegación

Los competidores están obligados a llevar uno o dos sistemas de navegación que incorpore los waypoints dados por el organizador. Cuando una tripulación usa dos sistemas de navegación deberá indicar por escrito en las verificaciones técnicas cual de los dos se considera como el oficial. Si el sistema de navegación no funciona, el segundo se convierte automáticamente en el oficial.

7.9.3 Conexión de los Sistemas de Seguridad y Navegación

Será responsabilidad del competidor asegurarse que el o los sistemas de navegación, permanezcan siempre conectados y encendidos, con la antena conectada durante la toda la competencia.

Cualquier tripulación que no respete esta regla, o cualquier manipulación por parte de la tripulación se informará al Director de Carrera el cual emitirá un informe al comisario deportivos quien aplicará una penalización de 1 hora, que puede ser aumentada a discreción del colegio de comisarios.

7.10 Odómetro GPS

Está permitido que los competidores puedan usar un odómetro GPS. En tal caso, ninguna otra función que la medición (kilómetros, horas, velocidades) será aceptada. Cualquier otro modo que el odómetro GPS pueda tener, quedará prohibido de su utilización total y parcial.

8.- DOCUMENTOS ESTÁNDAR

8.1 Documentos Estándar Para el Campeonato Nacional

8.1.1 Aspectos Generales

El formato y el procedimiento de los siguientes documentos tal como se indica en el Apéndice II deben ser respetados:

- Reglamento Particular (formato impreso y/o electrónico).
- Aditivos (formato impreso y/o electrónico).
- Guía del Rally (formato electrónico).
- Itinerario (formato impreso y electrónico).
- Road Book (formato impreso o electrónico).
- Tarjeta de tiempo (formato impreso).
- Listas de inscritos (formato electrónico).
- Clasificaciones (formato impreso y/o electrónico).
- Road Book para medios (formato impreso y/o electrónico).
- Documentos oficiales como rankings provisional y final, resultados, aditivos y las decisiones deben publicarse en un tablero oficial, pantalla electrónica o física, con la hora de publicación.
- El uso de una pantalla digital es recomendado.

Los documentos que son publicados electrónicamente no serán modificados una vez que hayan sido publicados en el sitio web de los organizadores a menos que todos los competidores y oficiales sean informados y las enmiendas estén destacadas. Algunos documentos que requieren aprobación de FADECH antes de su publicación, no serán modificados sin su aprobación.

8.2 Road Book / Itinerario

Todas las tripulaciones recibirán un road book que contiene una descripción detallada de la ruta obligatoria. El itinerario del Rally está definido en el road book por los diagramas que indica la dirección de la ruta y entre estos diagramas, por los trazos si existen. Cualquier variación será informada a los comisarios deportivos. El road book también puede ser único o parcialmente electrónico y ser parte del sistema de navegación GPS de la organización.

En caso de discrepancia, a excepción de las limitaciones de velocidad, entre el road book y el sistema de navegación GPS, prevalecerá la información proporcionada por el road book.

Los organizadores deben entregar el road book una vez por día. Si el organizador decide entregar el road book el día anterior, Los competidores deberán recibirlo a mas tardar a las 18:00hrs.

Si un organizador decide entregar el road book y sus modificaciones antes del inicio de una Etapa y este tiene al menos diez modificaciones, se entregará 20 minutos antes de su hora de inicio. Si se realizan mas de 10 cambios el Director de Carrera puede extender este tiempo. Esto se comunicará durante el briefing de competidores del día anterior y por un aditivo.

Si no es de forma electrónica, se entregará el road book con acuse de recibo mediante una firma.

Solo está autorizado en el vehículo de competencia el road book oficial y las modificaciones entregadas por el "Opening Car" siendo parte integral del road book.

Esta prohibido llevar mapas (papel o digital) dentro del vehículos de competición, a excepción de los distribuidos por los organizadores. Ninguna nota será permitida en los mapas.

En una Sección Selectiva está prohibido utilizar una ruta de pavimento (asfalto, hormigón, bischofita) que no sea las indicadas en el road book. Si una tripulación sigue un camino asfaltado y se reincorpora a la Sección Selectiva en otro punto se considerará como retirado de la Etapa.

Cualquier infracción será informada a los comisarios deportivos.

8.3 Tarjeta de Tiempo

Se entregará una tarjeta de tiempo en cada inicio de Etapa.

Cada tripulación es responsable de su tarjeta de tiempo, de la presentación de ella en los diferentes controles, de la exactitud de las puntuaciones y de los demás sellos incorporados en la tarjeta.

Solo el oficial a cargo en el punto de control será autorizado para realizar inscripciones, excepto en los campos marcados y que indique para el "uso de los competidores".

La pérdida de una tarjeta de tiempo tendrá una penalización de 5 minutos y se informará a los comisarios deportivos.

En caso de ausencia de registro o firma en cualquier control de paso, ausencia de check-in en una verificación de tiempo, o no entregar la tarjeta de tiempo en cada control, el Director de Carrera podrá utilizar el registro electrónico (GPS) y los documentos oficiales para una investigación. Él decidirá sobre el paso correcto de los controles y aplicará la penalización en conformidad con el artículo 18.2.

Cualquier discrepancia entre los registros de tiempo llevados por la tripulación y los documentos oficiales del evento será analizado e investigado por el Director de Carrera.

Si un competidor abandona la Etapa, debe entregar su tarjeta de tiempo a un oficial de la carrera lo antes posible.

Un competidor que se retira de una Etapa, pero quiere reiniciar la siguiente, debe entregar su tarjeta de tiempo inmediatamente en el control horario del final de la Etapa.

9.- SEGUROS

En el Reglamento Particular se deberá indicar con precisión todos los detalles sobre la cobertura del seguro suscrito por los organizadores.

Las tarifas de inscripción incluirán la prima seguro que garantiza la responsabilidad civil del competidor con respecto a terceros.

La póliza de seguros deberá estar disponible para quien la solicite.

9.1 Plazo del Seguro

El seguro contratado entrará en vigor al menos desde el día de controles administrativos y técnicos y finalizará un día después de terminado el evento.

9.2 Responsabilidad Civil

El organizador que suscriba un seguro contra terceros y responsabilidad civil, tendrá que especificar que el seguro cubre eventos deportivos motor, de acuerdo a la legislación nacional vigente y a este reglamento deportivo.

La cobertura de responsabilidad civil será adicional y sin perjuicio a cualquier póliza de seguro personal en poder de un competidor o cualquier otra persona o entidad legal que sea parte en el evento.

El propósito de dicho seguro es para cubrir las consecuencias financieras de responsabilidad que puede corresponder a los competidores o cualquier persona que sea parte del evento y que cause lesiones físicas o daños materiales causados a terceros que estén o no fuera del evento.

El seguro contra tercero que toma el organizador no cubre daños materiales y/o accidentes ocurridos durante el evento,

Este seguro no cubre el robo de ninguna manera a vehículos, repuestos o cualquier otro bien. Así, en el caso de que ocurra un robo, la responsabilidad no recaerá en el organizador.

Cualquier, competidor, tripulación o equipo:

Esta póliza solo cubrirá el recorrido oficial del evento indicado por el organizador. Los vehículos y equipos descalificados o que hayan abandonado continuaran con su cobertura siempre que lleguen al control horario de llegada o al punto mas cercano desde su lugar de abandono o descalificación.

En caso de accidente, el competidor o su representante debe hacer la declaración por escrito, dentro de 24 horas, con el Director de Carrera, el ralacionador con los competidores o directamente al organizador, donde deberán mencionar las circunstancias del accidente, datos de contacto y testigos.

9.3 Seguro Individual de Accidentes

Todos Los competidores inscritos en una fecha del Campeonato Nacional de Rally Cross-Country deben tener una licencia FADECH, la cual incorpora un seguro de accidentes de acuerdo a las prescripciones indicadas en <http://www.fadech.cl/documentos.php>

También se recomienda contratar un seguro adicional a su elección. Los competidores de otra ASN deberán traer consigo obligatoriamente un seguro individual de accidentes que cubra, en caso de ser necesario, su evacuación / repatriación.

10.- REGISTROS

10.1 Procedimiento de Registros

10.1.1 Envío de formulario de inscripción

Cualquier titular de una licencia emitida por FADECH o de una ASN que desee participar en un evento del Campeonato Nacional de Rally Cross-Country de Chile, deberá cumplir con el pago de las inscripciones informadas por el organizador y enviar su formulario de inscripción antes de la fecha de cierre indicada en el Reglamento Particular.

El formulario de inscripción debe ir acompañado o de una copia de la licencia o número de registro del competidor de FADECH o de su ASN si este es un competidor internacional.

10.1.2 Aceptación de Inscripción

De acuerdo al artículo 3.14 del CDI el organizador puede rechazar una inscripción sin dar motivo de ello. Esto deberá estar indicado en el Reglamento Particular para conocimiento de los competidores.

10.1.3 Número Mínimo de Inscripciones

En el Reglamento Particular, el organizador puede indicar el número mínimo de vehículos inscritos. Si no se alcanza este número, el organizador puede cancelar el evento después de obtener la autorización de FADECH.

10.2 Cambios en el Formulario de Inscripción

Hasta el momento de las verificaciones técnicas, el competidor es libre de reemplazar el vehículo declarado en el formulario de inscripción por otro de igual clase.

10.3 Autorizaciones ASN

Los competidores, pilotos y copilotos extranjeros deben presentar una autorización de conformidad con el art. 3.9.4 del CDI.

10.4 Cambios de Competidor y/o Miembros de la Tripulación

Se autoriza cualquier cambio de competidor hasta el cierre de las inscripciones. Solo el competidor registrado podrá solicitar el cambio.

Después del cierre de inscripciones, solo un miembro de la tripulación puede ser reemplazado, con el acuerdo de:

- Los organizadores antes del inicio de las verificaciones administrativas.
- Los comisarios, después del inicio de las verificaciones y antes de la publicación de la lista

de competidores.

10.5 Aceptación del Formulario de Inscripción

La solicitud de inscripción solo puede ser aceptada si va acompañado del pago total de la inscripción.

10.6 Rembolso de las Tarifas de inscripción

Las tarifas de inscripción serán rembolsadas:

-Cuando la solicitud de inscripción haya sido rechazada

-En caso de cancelación del evento.

Rembolso parcial de las tarifas de inscripción:

-Las tarifas de inscripción pueden estar sujetas a un reembolso parcial, y las condiciones deberán estar especificadas en el Reglamento Particular.

10.7 Requisitos Adicionales Para los Derechos de Inscripción

Un detalle con lo que incluye y no incluye los derechos de inscripción deberá estar especificado en el Reglamento Particular.

11.- IDENTIFICACIÓN DE VEHICULOS Y PUBLICIDAD

11.1 Números de Competencia

11.1 Aspectos Generales

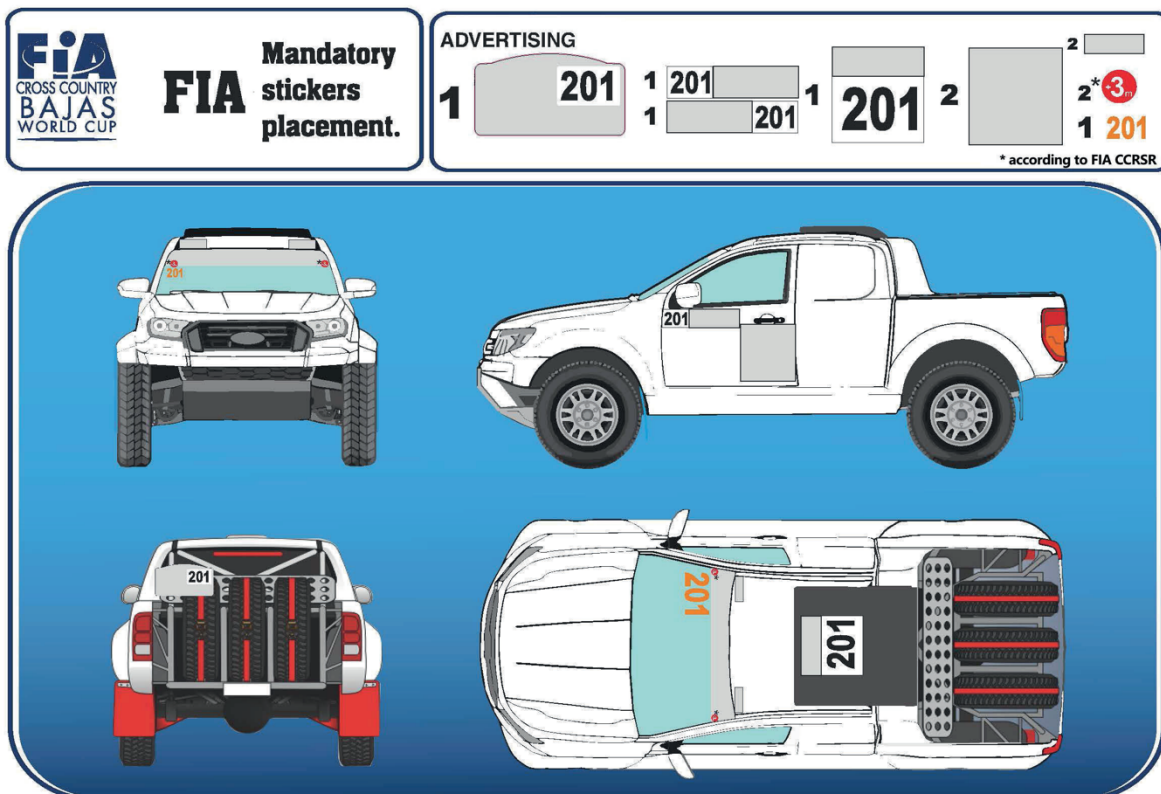
Los organizadores proporcionarán a cada tripulación un número de identificación que incluye 1 placa del evento 3 adhesivos con los números del competidor y un número para el parabrisas que debe colocarse en los vehículos según las ubicaciones indicadas antes de las verificaciones técnicas.

Toda publicidad que esté dentro de este panel es obligatoria y no puede ser rechazada por los competidores. Está prohibido modificar estos adhesivos.

11.2 Numeración

Los vehículos en competencia estarán numerados de la siguiente manera:

- T1, T2: 200 a 299
- T3: 300 a 399
- T4: 400 a 499
- T5: 500 a 599



11.3 Paneles de Puerta Frontal

Dos paneles de puerta delantera de 67 cm de ancho por 17 cm de alto incluyendo un borde blanco de 1 cm. Cada uno de estos paneles incluirá en su parte delantera un espacio en blanco reservado para el número de carrera. Los números, tendrán una altura de 14 cm y un ancho de 2 cm, y serán en color negro. El resto de este panel de puerta se reservará para el organizador.

Cada panel se colocará horizontalmente en el borde de cada puerta de entrada, con número adelante. La parte superior del panel debe estar entre 7 y 10 cm por debajo del límite inferior del vidrio.

Ninguna señalización que no sea del esquema del vehículo podrá colocarse a menos de 10 cm de este panel.

11.4 Panel de Techo

Un panel de 50 cm de ancho por 52 cm de alto se colocará en el techo con la parte superior hacia adelante del vehículo. Un número negro mate de 5 cm de ancho por 28 cm de alto aparecerá en un fondo blanco mate de 50 cm de ancho por 38 cm de alto.

La publicidad del organizador debe formar parte de una superficie que tiene el mismo ancho (50 cm) y 14 cm de alto de alto (o 2 x 7 cm de alto), ubicado arriba y / o abajo del número.

11.5 Panel Frontal y Placas Traseras

Una placa del Rally inserta en un rectángulo de 43 cm por 21,5 cm debe colocarse visiblemente en el vehículo durante la duración del evento. Ella debe estar fija, y paralela al eje de las ruedas, en la parte trasera del vehículo, sin cubrir total o parcialmente la matrícula.

El número de competición del vehículo del tamaño de un rectángulo de 20 cm de ancho y 10 cm de alto debe estar en el parabrisas. Si el vehículo no tiene parabrisas, en su lugar se puede utilizar una placa del tamaño mencionado anteriormente. Los números serán negro mate sobre fondo blanco, de 8 cm de alto por 2cm de ancho.

11.6 Retiro de la Identificación del Vehículo

Un competidor que ha abandonado de forma definitiva un evento, debe quitar o cubrir inmediatamente sus números de competición.

11.7 Incumplimiento de las Reglas

En cualquier momento del evento, la ausencia o la mala colocación de un número de carrera o una placa del evento puede resultar en una multa equivalente al 10% del monto de las inscripciones.

11.8 Publicidad

11.8.1 Restricciones a la Publicidad

Los competidores pueden colocar libremente cualquier publicidad en sus vehículos, siempre que esta:

- Está autorizada por las leyes nacionales y regulaciones de FADECH y la FIA.
- No ser de naturaleza política o religiosa.
- No es contraria a la moral y buenas costumbres.
- Cumple con la normativa sobre números de competición.
- No impide la vista de la tripulación a través de las ventanas.
- Cumple con las disposiciones del CDI.

El nombre de un fabricante de automóviles no puede estar asociado con el nombre de un evento o aparecer en los espacios publicitarios impuestos por los organizadores.

El formato de cualquier publicidad impuesta por el organizador debe estar claramente especificada en el Reglamento Particular o, en un apéndice oficial, antes del cierre de las

inscripciones al evento.

Los espacios reservados para publicidad obligatoria de los organizadores son:

Un espacio de 6 cm de alto y 67 cm de ancho inmediatamente arriba o abajo del panel de la puerta.

1 placa de "Rally" de 9 cm x 43 cm.

2 bandas para pegar a cada lado de la parte superior del parabrisas, con una altura máxima de 10 cm y una longitud máxima de 25 cm.

11.9 Publicidad Opcional Para los Organizadores

Los organizadores pueden solicitar a los competidores llevar publicidad adicional opcional.

Los competidores que no aceptan la publicidad opcional del organizador, deberán pagar los derechos de publicidad correspondiente al 60% del valor de las inscripciones.

Un cargo adicional por un anuncio opcional relativo a una marca de automóvil, neumáticos, combustible o lubricante puede imponerse a un competidor si este último se negara.

Los competidores que aceptan la publicidad opcional del organizador de acuerdo a lo especificado en el Reglamento Particular, deberán reservar el espacio ubicado para ella. No está permitida la modificación, corte u otro movimiento de la publicidad opcional. Sin embargo, el organizador deberá prever la forma de llevar la publicidad opcional en los vehículos T3 / T4.

La publicidad opcional del organizador deberá tener una medida de 50 cm ancho x 52 cm alto, y se ubicará en el lado derecho e izquierdo del vehículo entre ambas ruedas siendo totalmente visibles en cada uno de sus lados.

La publicidad opcional del organizador debe ser claramente indicada en el Reglamento Particular.

11.10 Incumplimiento del Reglamento

Las tripulaciones deben garantizar la correcta visualización de las placas durante todo el evento. La ausencia o una mala colocación de la publicidad obligatoria u opcional, en su caso, conllevará a una sanción del 10% del importe de los derechos de inscripción para la 1ª observación y 100% por cada reincidencia.

11.11 Identificación de Pilotos y Copilotos

11.11.1 Nombres del Piloto y Copiloto

Las iniciales del nombre y el apellido del piloto y copiloto así como las banderas de los países de su ASN de donde obtuvieron sus licencias, deben estar colocados a ambos lados de los guardabarros delanteros o puertas delanteras del vehículo.

Estas letras deben ser desde una altura de 30 a 50 mm.

11.11.2 Identificación de la Tripulación

Todos los miembros de la tripulación se identificarán mediante brazalete de identificación, que llevará el nombre del evento.

Es altamente recomendable incluir el número de emergencia del evento en los brazaletes.

11.11.3 Incumplimiento de las Reglas

Cualquier falta observada por un funcionario de la organización, oficial o comisario deportivo puede resultar en una penalización del 10% del monto de los derechos de inscripción.

12.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

12.1 Verificaciones Administrativas

12.1.1 Horario

Los pilotos y copilotos que participan en un evento deberán presentarse en los controles administrativos de acuerdo a lo informado con el programa del Reglamento Particular. El organizador deberá informar en el propio Reglamento Particular si existen multas por retrasos.

12.1.2 Documentos Requeridos

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

- Licencia de competidor (FADECH, ASN, FIA).
- Licencias de conducir válida del piloto y copiloto.
- Pasaporte o documentos de identidad del piloto y el copiloto.
- Autorización ASN para competidores y/o pilotos extranjeros.
- Completar toda la información del formulario de inscripción.
- Certificado de matrícula del vehículo.
- Pasaporte técnico FADECH / ASO / FIA.

Cualquier otro documento solicitado por el organizador (ejemplo: certificado de seguro del vehículo) deberá ser mencionado en el Reglamento Particular.

12.2 Verificaciones Técnicas Antes de la Partida

12.2.1 Aspectos Generales

Solo las tripulaciones que hayan pasado los controles administrativos se podrán presentar con sus vehículos, más sus placas y números de Rally instalados en las verificaciones técnicas.

Los vehículos podrán ser presentados en las verificaciones técnicas por un representante del equipo a menos que se especifique lo contrario en el Reglamento Particular.

Las verificaciones técnicas serán de carácter general, comprobando la marca y modelo del vehículo, su conformidad aparente con el grupo en el que está inscrito, sus elementos de seguridad, y el cumplimiento de las normas de tránsito establecidas, entre otros.

Durante las verificaciones técnicas, los competidores deberán presentar toda la ropa, cascos y "Hans" aprobados por la FIA, incluido los de repuestos. Conforme al anexo L, capítulo II de la FIA.

El competidor deberá también presentar la ficha de homologación FIA (si corresponde) y el pasaporte técnico (FADECH, ASO, o FIA).

12.2.2 Cambios de Clase / Grupo

Si al momento de las verificaciones técnicas, un vehículo presentado no corresponde al grupo y/o clase en la que fue registrado, los comisarios deportivos pueden transferirlo a la clase o grupo apropiado recomendada por el delegado técnico o el comisario técnico principal, o rechazarlo definitivamente.

Si las verificaciones técnicas van seguidas de un régimen de parque cerrado, un miembro del equipo puede conducir el vehículo a este parque.

12.2.3 Horarios

Un horario de verificaciones técnicas, que incluya el sellado de partes y piezas y el control de peso de los vehículos será publicado en el Reglamento Particular o en un aditivo.

Se negará la salida a cualquier tripulación que se presente en las verificaciones técnicas más allá de los límites previsto por el reglamento, salvo en casos de fuerza mayor debidamente reconocidos como tales por los comisarios deportivos.

12.3.- Sellado y Marcado

12.3.1 Exigencias Generales

El bloc del motor, el chasis y el GPS estarán marcados durante las verificaciones técnicas y asociado con una tripulación en particular.

Solo componentes que han sido marcados o sellados durante las verificaciones técnicas preliminares se pueden utilizar durante el evento. Estos componentes deben permanecer sellados.

Cualquier intervención deliberada sobre cualquier marca o cualquier sellado está estrictamente prohibida y se informará a los comisarios deportivos.

12.3.2 Cambio de Piezas

Se debe utilizar el mismo bloc de motor y la misma carrocería desde las verificaciones hasta el final del evento.

Los competidores pueden cambiar una vez el bloc del motor, pero incurrirá en una

penalización de 50 horas.

Un sistema de GPS (entregado por la organización) defectuoso se puede reemplazar con el permiso del delegado técnico o el comisario deportivo en su ausencia.

12.4.- Verificaciones Durante el Evento

12.4.1 Verificaciones Complementarias

La verificación de los elementos de seguridad, vestimenta y del vehículo se podrán realizar en cualquier momento durante el evento a entera discreción y siguiendo las indicaciones del delegado técnico o un comisario deportivo designado y que el colegio de comisarios tenga total conocimiento de ello.

12.5 Verificaciones en el Parque Cerrado

Los controles técnicos al interior del parque cerrado podrán ser realizados por los comisarios técnicos.

12.6 Responsabilidades de los Competidores

El competidor es responsable del cumplimiento técnico de su vehículo durante la duración del evento y deberá en todo momento tener en su poder todos los documentos oficiales relacionados al vehículo.

En caso de que se coloquen marcas de identificación, será responsabilidad del competidor garantizar que permanezcan intactas hasta el final del evento o hasta el momento autorizado por este reglamento para romper los sellos o empastes que fueron instalados.

Si están ausentes o si se descubre una violación o fraude de los sellos se informará a los comisarios deportivos.

También es responsabilidad del competidor comprobar el reposicionamiento correcto de cualquier parte o pieza del vehículo que fue manipulada durante los controles realizados.

Los guardabarros deben estar siempre en su lugar y ser eficientes. En caso excepcional de Secciones Selectivas que se ejecutan únicamente sobre arena, y solo cuando se especifique en el Reglamento Particular, los guardabarros podrán ser opcionales.

12.7 Controles Finales

12.7.1 Parque Cerrado Final

Después de las formalidades de llegada, los vehículos deben colocarse en el parque cerrado donde tendrán que quedarse hasta su liberación por los comisarios deportivos.

La clasificación provisional se publicará en el tiempo indicado en el Reglamento Particular (o en un aditivo) tan pronto como sea posible después de que el último vehículo haya llegado al control final, incluso si los controles técnicos finales aún se están realizando.

12.7.2 Selección de Vehículos

Una verificación posterior al evento que implica el desmantelamiento de un vehículo puede llevarse a cabo a discreción de los comisarios deportivos o después de una protesta o recomendación del Director de Carrera y/o del delegado técnico a los comisarios deportivos.

12.7.3 Ficha de Homologación

La ficha de homologación original FIA / El pasaporte técnico (FADECH / ASO / FIA) y todas las demás certificaciones y documentos necesarios, deben estar disponibles para los controles finales.

13.- COMPORTAMIENTO DE CONDUCCIÓN Y RECONOCIMIENTO

13.1 Reglas Generales de Comportamiento

Las tripulaciones deben comportarse siempre de una manera deportiva.

Las tripulaciones siempre deben conducir en la dirección del Sector Selectivo (excepto solo para hacer media vuelta).

Está prohibido bloquear intencionalmente a un competidor o evitar que lo sobrepase.

Cuando los vehículos están en régimen de parque cerrado, solo pueden ser movidos por las tripulaciones y los oficiales; en todos los demás casos cualquiera puede empujar un vehículo con la mano.

Un vehículo incapaz de moverse por sus propios medios puede ser remolcado por otro competidor del evento que esté todavía en carrera.

Excepcionalmente, en Sectores Selectivos, los vehículos pueden ser remolcados o empujados por cualquier persona para reingresar al recorrido o despejar el camino.

En la zona de control al inicio de una Etapa o a la salida de una Sección Selectiva, el vehículo puede ser empujado a través del área por la tripulación o los oficiales de carrera.

Está prohibido transportar un vehículo por cualquier medio (camión, remolque, etc.), excepto en caso de abandono de una Etapa como está indicado en el artículo 19.1.1

Conducir en modo de exhibición solo se puede realizar cuando el Reglamento Particular del evento lo permite.

En un sector de enlace que es una vía pública, un vehículo de competición solo puede ser conducido sobre sus cuatro neumáticos y que sus cuatro ruedas giren libremente. Cualquier vehículo que no cumpla con este artículo será considerado como abandonado de la Etapa, a excepción si lo permite el Reglamento Particular o un aditivo.

Cualquier violación de estas reglas será reportada a los comisarios deportivos que podrán imponer una penalización que puede llegar hasta la descalificación.

13.2 Exceso de Velocidad Durante el Evento / Normas de Transito

Durante todo el evento, los dos miembros de la tripulación deben respetar las normas de transito.

En caso que una tripulación, que participa en un evento, cometa una infracción de transito la policía o los funcionarios que hayan cursado la infracción, deberán aplicar la ley de igual manera que a un usuario común.

Si la policía o los funcionarios deciden no cursar una infracción o arrestar al piloto que haya cometido la infracción, pueden solicitar la aplicación de sanciones por parte de los comisarios deportivos, sujeto a lo siguiente:

Que se efectúe la notificación de la infracción a través de canales oficiales y por escrito, antes de la publicación de la clasificación provisional;

Que las declaraciones estén suficientemente detalladas para que se establezca la identidad del conductor infractor, junto a la hora y lugar que ocurrieron los hechos.

13.3 Sanciones por Infracciones Durante la Parte Competitiva del Evento

A) Primera infracción:

Exceso de velocidad: De acuerdo a lo especificado en el artículo 16.9.2 y una primera advertencia (Warning) por el Director de Carrera de un pago monetario. Conjuntamente se podrá aplicar una penalización adicional impuesta por los comisarios deportivos.

B) Segunda infracción:

De acuerdo a lo especificado en el artículo 16.9.2 más una segunda y última advertencia (Warning) por el Director de Carrera de un pago monetario en la próxima falta más allá del límite de velocidad, aparte del exceso de velocidad: se aplicará una penalización impuesta por los comisarios deportivos.

C) Tercera infracción:

Penalización monetaria correspondiente a USD \$100, más la penalización de tiempo especificada en el artículo 16.9.2, más una penalización adicional de 5 minutos, impuesta por el Director de Carrera.

D) Cuarta infracción:

Descalificación del evento. Pena impuesta solo por los comisarios deportivos.

13.4 Reconocimientos

Tan pronto como se publique el Reglamento Particular, la presencia de un competidor o cualquier otra persona en relación con un competidor, en cualquier parte de la ruta de un evento está prohibida.

Cualquier conductor que haya aparecido en la lista de conductores prioritarios para el año en curso o los cinco años anteriores, o su copiloto o representante, y que desee ir a una zona que se puede utilizar para una Sección Selectiva de cualquier prueba debe obtener un permiso por escrito de el organizador.

El competidor que no respete esta regla, será informado a los comisarios deportivos.

14.-SHAKEDOWN

14.1 Exigencias Generales Para el Shakedown

Se puede organizar un shakedown para el propósito de ser una prueba mediática y promocional y para que los competidores puedan probar sus vehículos. Su inclusión en parte del evento será opcional para el organizador.

14.2 Desarrollo del Shakedown

La Etapa de shakedown se ejecutará como si fuera una Etapa del evento e incluirá todas las medidas de seguridad adecuadas. El escenario debe ser representativo de las Etapas del evento.

El organizador deberá especificar las condiciones y responsabilidades de las tripulaciones y sus equipos del shakedown en el Reglamento Particular.

14.3 Descargo de Responsabilidad

Cualquier pasajero a bordo de un vehículo durante el Shakedown y que no esté inscrito en el evento deberá firmar un descargo de responsabilidad proporcionado por el organizador.

14.4 Exigencias Técnicas

Antes del shakedown, los vehículos deben pasar las verificaciones técnicas. Todas las partes y piezas marcadas o selladas deberán permanecer intactas.

14.5 Problemas Mecánicos Durante el Shakedown

Un competidor cuyo vehículo se avería durante el shakedown deberá igualmente asistir a la ceremonia de largada (si la hay).

14.6 Equipamiento del Piloto y Navegante

Durante el shakedown cualquier persona a bordo del vehículo deberá usar cascos homologados, y toda la vestimenta de seguridad requerida. Los cinturones de seguridad deben estar abrochados y apretados. Cualquier infracción será penalizada.

14.7 Asistencia Durante el Shakedown

Cualquier asistencia solo puede ser realizada en el parque de servicio o en un área de asistencia determinada, a menos que se autorice lo contrario en el Reglamento Particular del evento.

15.- PARTIDAS Y RE-INICIOS

15.1 Ceremonia de Largada

Se puede organizar una ceremonia de largada con el fin de mejorar el interés promocional y mediático del evento. El intervalo y orden de salida, son a discreción del organizador.

La hora de salida y el lugar deberán estar indicados en el Reglamento Particular del evento.

Si una tripulación y su vehículo de competición les resulta imposible de participar en la ceremonia de largada, será autorizado a tomar la partida del resto del evento de acuerdo al horario asignado, siempre que los comisarios deportivos sean notificados y hayan cumplido las verificaciones técnicas. En todo caso, la tripulación tendrá que asistir a la ceremonia de largada vistiendo sus overoles en el momento que se les asigne.

15.2 Inicio de la Competencia

15.2.1 Zona de Inicio

Antes del inicio de la parte competitiva del evento, el organizador puede reunir a todos los participantes y sus vehículos en una zona de salida, donde ellos deben ser conducidos de acuerdo a lo que se especifique en el Reglamento Particular del evento.

Toda penalización por retraso deberá estar especificada en el Reglamento Particular.

No estará permitido la asistencia y ningún servicio en la zona de salida a menos que se indique en el Reglamento Particular o en un aditivo.

15.2.2 Retraso Máximo Durante la Salida

Una tripulación que llega con un retraso superior a los 30 minutos del inicio de una Etapa no será autorizada para largar y será considerado como abandonado de la Etapa, y será aplicada una penalización de etapa.

15.3 Orden de Largada e Intervalos

15.3.1 Orden de Largada de la Primera Etapa

Los competidores con vehículos T1 tomarán el inicio de la Etapa 1 dependiendo de la posición de sus conductores en la clasificación actual del Campeonato Nacional de Rally Cross-Country de Chile.

El Director de Carrera decidirá el orden de salida de los siguientes competidores. Los pilotos prioritarios T1 saldrán primero, seguido de los siguientes competidores, luego vendrán los vehículos T3, T4 y T2 por separado. Los pilotos T3 y T4 campeones del Campeonato Nacional de Rally Cross-Country de Chile y mejores clasificados largaran a la cabeza del grupo.

Los vehículos T5 arrancarán al menos 10 minutos después del último grupo.

Por razones de seguridad, el Director de Carrera junto al colegio de comisarios podrá modificar el orden de salida por grupo priorizando la Categoría T4 en el primer lugar y dejando las demás categorías a su discreción de seguridad.

15.4 Orden de Salida de las Sigüientes Etapas

El orden de salida de las sigüientes Etapas se basará en la clasificación según los tiempos establecidos durante el o los Sectores Selectivos de la Etapa anterior.

El Director de Carrera al establecer el orden de salida sigüiente, debe tener en cuenta las posibles penalizaciones (CP, waypoint, partidas en falso, exceso de velocidad, etc.) cometidas en la Sección Selectiva y que se añadieron a los tiempos de el o los Sectores Selectivos concernientes.

Las penalizaciones infringidas durante los enlaces se añadirán a la clasificación general de la Etapa que se corrió.

En caso de empate se dará prioridad a la tripulación que logró el tiempo primero.

15.5 Reposicionamiento de Pilotos

El Director de Carrera podrá, por motivos de seguridad y después de que los comisarios deportivos hayan sido informados, reposicionar los pilotos o modificar el intervalo de tiempo entre vehículos. El orden de la salida de los primeros 15 vehículos no puede ser modificado.

Todos los competidores pueden reposicionarse a discreción de los comisarios deportivos.

15.6 Intervalos de Salida

Un intervalo de salida de al menos 3 minutos se dará a los primeros 10 vehículos de la lista de largada de acuerdo a lo determinado por lo procedimientos descritos en este reglamento.

En el caso de que exista más de una Sección Selectiva en el día, estos vehículos mantendrán la misma diferencia con el vehículo delante de ellos, independientemente de su orden de salida.

15.7 Especial de Calificación (SQ)

15.7.1 Desarrollo de una Especial de Calificación

La realización de una especial clasificatoria (SQ) es opcional.

El orden de salida será de acuerdo con el Artículo 15.3 y Artículo 15.4 del presente Reglamento Deportivo.

Si esta programada una especial de calificación, esta, se llevará a cabo al principio del evento nombrándola como Etapa 1 / Sección 1 como la primera Sección Selectiva (SS1) y todos los competidores deben participar en él. Solo una especial de calificación se podrá organizar y esta determinará el orden de salida para el inicio de la sigüiente sección competitiva.

Si se organiza un especial de clasificación, será considerado como el primer Sector Selectivo y todos los Sectores Selectivos siguientes estarán numerados correlativamente como SS2, SS3, etc.

15.7.2 Características de una Especial de Calificación

La especial de calificación se desarrollará como representativa de las siguientes Etapas del evento y tendrá una longitud mínima de 2km y una longitud máxima de 20km.

15.7.3 Cronometraje

Para la especial de clasificación, el tiempo se tomará a la décima de segundo más cercana para decidir en caso de empate.

Una vez finalizada la clasificación de la especial de calificación se establecerán las posiciones de partida de la Sección Selectiva siguiente. Las décimas de segundo serán eliminadas redondeando al segundo más cercano.

15.7.4 Clasificaciones

Los tiempos obtenidos contarán para la clasificación general del evento.

En caso de empate, se dará prioridad a la tripulación que estableció el tiempo primero.

Cualquier penalización incurrida ya sea por tiempo de enlace, serán reportados y se sumarán en la clasificación general del día, pero no tendrá impacto en el orden de salida del día siguiente a excepción de partidas falsas, atajos u otros asuntos que afecten significativamente el rendimiento de la competidor en la clasificación especial en sí.

15.7.5 Orden de Salida Después de una Especial de Clasificación

Después de la especial de clasificación, el inicio del siguiente Sector Selectivo se dará de acuerdo con el procedimiento descrito a continuación:

Los diez mejores competidores en el ranking de la especial de calificación elegirán su posición de salida entre las diez primeras posiciones de la siguiente manera:

- El competidor en décimo lugar elegirá primero su posición de partida.
- El competidor en noveno lugar puede optar por comenzar antes, después o en la posición del competidor anterior, a menos que haya elegido una posición. También decidirá si el competidor anterior se moverá hacia arriba o abajo de una posición.
- El competidor del octavo lugar puede optar por comenzar antes, después o en la posición de los competidores anteriores, a menos que haya elegido una posición. También decidirá si los competidores anteriores se mueven hacia arriba o hacia abajo de una posición.
- Y así con los siguientes competidores.

El piloto que elige su puesto deberá estar presente durante todo durante todo el procedimiento.

Si un competidor no participa en el proceso de selección de la posición de salida, incurrirá en una penalización de 5 minutos y su posición inicial será elegida por el competidor más rápido en la especial de clasificación que conduzca un vehículo de una marca diferente al competidor ausente.

15.8 Reinicio Después de un Abandono

15.8.1 Aspectos Generales

Una tripulación que no haya completado una Etapa puede ser considerada como reiniciada del evento en la Etapa siguiente, a menos que confirme lo contrario por escrito al Director de Carrera.

Esta disposición se aplicará a cualquier vehículo que no haya sido clasificado por exceder el límite de tiempo o no haya informado a un control, pero no se aplicará cuando el vehículo haya sido descalificado por incumplimiento de los requisitos de elegibilidad, infracciones de tránsito o por decisión de los comisarios deportivos.

15.8.2 Penalizaciones

Para todas las tripulaciones que toman una nueva salida, se impondrá una penalización de tiempo. Esta penalización de tiempo será la siguiente:

Por cada Sección Selectiva faltante: una Penalización de Etapa.

15.9 Reparaciones Antes de un Reinicio

15.9.1 Lugar de Asistencia y Tiempo Permitido

Cualquier vehículo que no termine una Etapa de acuerdo con las reglas anteriores, puede ser reparado a discreción del competidor. Sin embargo, el vehículo debe reportarse al reagrupamiento durante la noche anterior del siguiente tramo a más tardar 1 hora antes del inicio programado del primer vehículo.

15.9.2 Verificación Técnica del Vehículo Reparado

El vehículo deberá conservar todas sus partes y piezas tales como marcado o sellado realizado durante las verificaciones técnicas preliminares. El reemplazo de piezas no se puede hacer de acuerdo a lo especificado en el artículo 12.3.2 de este reglamento. El competidor deberá presentarse a una nueva verificación técnica a una hora especificada por el organizador.

15.9.3 Reparación Para el Inicio de la Etapa 1 / Sección 2

Aquellos vehículos que no completaron la especial de calificación / el enlace (Sección 1 de la Etapa 1), si es aplicable, las reparaciones se pueden realizar de acuerdo con el artículo mencionado anteriormente y el competidor puede tomar la salida de la Sección 2 de la Etapa 1. El competidor será considerado como que ha completado la especial de calificación/ enlace y no como abandonado.

16.- CONTROLES Y ZONAS DE CONTROL

16.1 Exigencias Generales

16.1.1 Señalización de Controles

Todos los controles, es decir, controles de horarios, controles de paso, salidas y llegadas de Sectores Selectivos que incluye controles de parada y zona agrupación, zonas de medios, están indicados mediante paneles estandarizados y aprobados por la FIA. de acuerdo con los dibujos y distancias del Apéndice I y se indican en el road book.

Cada par de paneles de control debe estar colocado a ambos lados de la ruta o, si es un territorio abierto, a ambos lados del recorrido oficial, con los paneles separados no más de 15 metros. Los competidores deben pasar obligatoriamente entre cada par de paneles.

16.2 Tiempo de Detención en las Zonas de Control

El tiempo de detención dentro de cualquier área de control está limitado al tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

16.3 Horarios

Los puestos de control comienzan a operar al menos 1 hora antes de la hora ideal para el paso de primer vehículo de la competencia.

A menos que el Director de Carrera decida lo contrario, estos dejarán de funcionar 1 hora después de la expiración del tiempo máximo autorizado para el último vehículo de la competencia.

16.4 Dirección y Secuencia de los Controles

Las tripulaciones deben cumplir la secuencia correcta de los controles y en la dirección de la ruta del evento. Está prohibido reingresar a una zona de control.

Cualquier infracción dará lugar a una sanción aplicada por el Director de Carrera de la siguiente manera:

-1ra infracción: 10 minutos.

-2a infracción: 1 hora.

-3ª infracción: Penalización de Etapa.

16.5 Instrucciones de los Comisarios de Ruta

Las tripulaciones están obligadas a seguir las indicaciones de los oficiales de carrera. Cualquier incumplimiento de esta regla será informado a los comisarios deportivos.

Todos los oficiales de ruta deben estar identificados. En cada control, el oficial de carrera debe llevar un chaleco distintivo.

16.6 Zonas Reservadas para los Medios (si es aplicable)

Una zona de medios marcada con cinta se establecerá:

- Después de la zona de control "STOP" de un Sector Selectivo.
- Antes del reagrupamiento.
- Antes del panel amarillo del control horario (CH) del parque de servicio / bivouacs.
- En el parque de espera antes del podio final.

El acceso a esta zona estará limitado al personal titular del pase correspondiente. Los organizadores pueden planificar el horario y programa para que las tripulaciones puedan pasar al menos 15 minutos en el área reservada a los medios. Estas áreas también deben ser claramente identificadas en el road book.

16.7 Control de paso (CP) y Control de Paso Virtual (CPV)

16.7.1 Ubicación

Para comprobar que las tripulaciones respetan el itinerario del road book, los controles de paso (CP) serán ubicados y numerados en el road book. Estos controles estarán identificados por la señalética que se muestra en el Apéndice I. Si la señal y el punto de ruta no coinciden, solo se considerará el waypoint como correcto.

16.7.2 Funcionamiento

El vehículo debe detenerse y los oficiales de ruta simplemente debe apuntar y/o firmar la tarjeta de tiempo, tan pronto como sea presentada por la tripulación, pero sin mencionar la hora de paso.

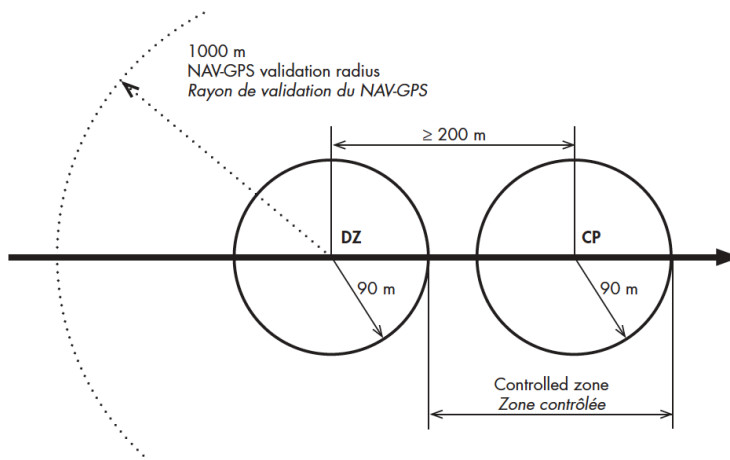
La hora de paso se anotará al segundo y puede ser utilizado en caso de una interrupción de la Sección Selectiva. En caso de interrupción, el tiempo registrado podrá ser tomado por el sistema GPS.

Si el sello de un CP no aparece en la tarjeta de tiempo y si el registro electrónico no comprueba el paso y que el vehículo se ha detenido, El competidor será penalizado por faltar un CP.

En el caso de un control de paso virtual (CPV), después de la validación del waypoint, el vehículo debe realizar una parada completa (detectada por el sistema de GPS) en el panel de control rojo, sin marcar ningún sello en la tarjeta de tiempo. El hecho de no detenerse será sancionado de acuerdo con el artículo anterior.

16.8 Zonas de Seguridad

Para asegurar el área de CP, existirá una "Zona de Seguridad" en cada CP. La velocidad estará limitada a un máximo de 40 km/h y será controlada por el sistema de navegación GPS. El control de velocidad se realizará según el siguiente esquema:



La entrada a una zona de control CP está indicada solo por la información que se muestra en los equipos de navegación GPS. Los paneles de control en la entrada de la zona de control (CP) no indican el inicio de la zona de seguridad. La entrada en la zona de control del CP debe ser visible para la tripulación con una distancia mínima de 100 mts.

Exceder la velocidad en una zona de seguridad será penalizado de acuerdo a las penalizaciones incurridas por exceso de velocidad en las zonas de control.

16.9 Zonas de Control de Velocidad

16.9.1 Ubicación

Los organizadores deben establecer zonas de control de velocidad cuando una Sección Selectiva pasa por una zona habitada y otros lugares donde necesarios según su apreciación.

El inicio de la zona de control de velocidad se indicará en el road book con un símbolo "SZ"/ "DZ" y por un waypoint "SZ"/ "DZ".

Al ingresar al radio de validación, la tripulación verá en su sistema de navegación GPS que se está acercando a la zona de control. 90 metros después de este waypoint finaliza la zona de tolerancia y las penalizaciones se hacen activas si corresponde.

El final de la zona de control de velocidad será indicado en el road book mediante un símbolo "FZ" y un waypoint "FZ". Cuando la tripulación entra en el radio de validación de este waypoint, no se aplicarán penalizaciones.

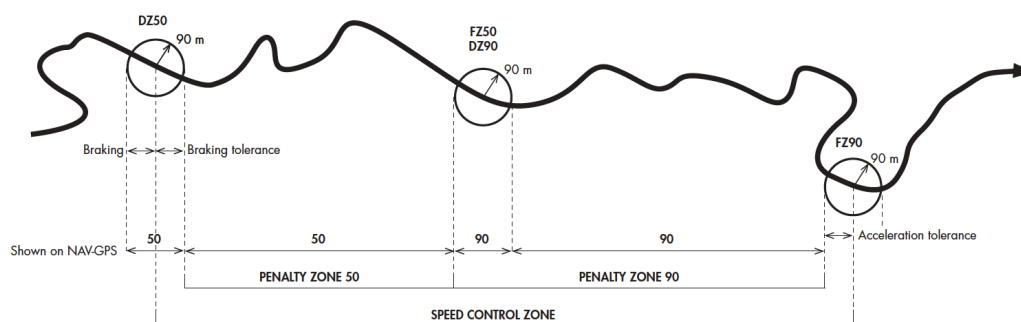
16.9.2 Funcionamiento

Un impulso se registra en el sistema de navegación GPS inmediatamente después del final de la zona de tolerancia y al menos cada 150 metros. La velocidad es registrada y guardada en la memoria del sistema de navegación GPS.

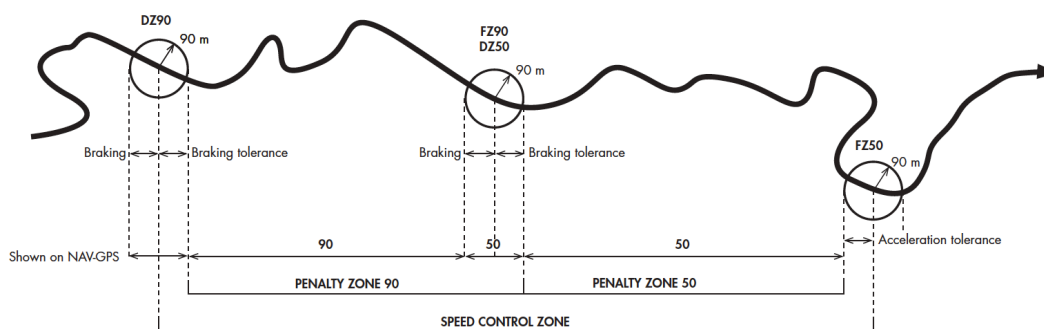
Dentro de una zona de control de velocidad, el organizador puede especificar un límite de velocidad de 30, 40, 50 o 90 km/h. Si hay una discrepancia entre el road book y el sistema de navegación GPS, la información proporcionada por el GPS prevalecerá.

En las Secciones Selectivas, el organizador no puede establecer más de dos zonas de control velocidad sucesiva con límites de velocidad diferente. En las zonas de neutralización entre dos partes de una Sección Selectiva, se permiten más de dos zonas sucesivas de control de velocidad.

En el caso de una aceleración, el límite de velocidad más alto se aplicará 90 metros antes del waypoint intermedio FZ / SZ. Ver el diagrama a continuación:



En caso de desaceleración, el límite de velocidad menor no será aplicado hasta 90 metros después el waypoint intermedio FZ / SZ, ver el diagrama a continuación:



Al final de cada tramo, el sistema de navegación GPS debe ser inspeccionado para comprobar los excesos de velocidad. Cualquier violación será reportada inmediatamente al Director de Carrera.

En caso de infracción, el competidor será sancionado por el Director de Carrera. Las penas serán las siguientes:

-Entre 1 y 5 km/h: 10 segundos x el número de pulsos

-Entre 6 y 15 km/h: 1 minuto x el número de pulsos

-Entre 16 y 40 km/h: 2 minutos x el número de pulsos

-Más allá de los 40 km/h:

-1er pulso: 5 minutos

-2do pulso: 10 minutos

-3er pulso: 15 minutos

Cualquier otro impulso más allá de 40 km/h resultará en una penalización a discreción de los comisarios deportivos.

16.10 Controles Horarios

16.10.1 Aspectos Generales

En estos controles, los oficiales de carrera indicarán la hora de presentación en la tarjeta de control. El cronometraje se hará al minuto.

16.10.2 Procedimiento de Registro

El procedimiento de registro comienza cuando el vehículo pasa la señal para ingresar al área control del tiempo.

Entre la placa de entrada a la zona y el puesto de control, la tripulación tiene prohibido detenerse por cualquier motivo o conducir a una velocidad anormalmente lenta.

El tiempo real y la hora de entrada en la tarjeta solo se puede realizar si los dos miembros de la tripulación y el vehículo están en el área de control y cercanos a la mesa de control.

El horario de marcado, corresponderá al momento exacto en que uno de los tripulantes entrega la tarjeta de tiempo al oficial de carrera.

Luego, ya sea a mano o mediante un dispositivo de impresión electrónica, el oficial de carrera correspondiente marcará en la tarjeta de tiempo, la hora real en la que se entregó la tarjeta, y nada más.

La hora ideal de control es la que se obtiene en relación al tiempo ideal acorde a la hora de partida del Sector Selectivo o la hora del CH, siendo estos tiempos expresados en minutos.

El horario de control objetivo es de responsabilidad única de la tripulación y solo podrán consultar en la mesa de control la hora oficial. Los oficiales de carrera no pueden entregar

ninguna otra información que la que está en la tarjeta de control.

La tripulación no incurrirá en ninguna penalización por ingresar antes de tiempo, solo si el vehículo entra en el área de control durante el minuto de registro objetivo o el minuto anterior.

La tripulación no incurrirá en ninguna sanción por retraso si se entrega la tarjeta de tiempo al oficial de carrera correspondiente durante el tiempo el desarrollo del minuto ideal de registro.

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

-Para cualquier retraso: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.

-Para cualquier adelanto: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

En el control horario de asistencia antes de un reagrupamiento nocturno, como también en un parque cerrado durante la noche, las tripulaciones están autorizadas para registrarse con anticipación sin incurrir en una penalización. El organizador puede especificar en el Reglamento Particular los controles horarios adicionales con registros anticipados permitidos.

En el control horario después de una asistencia y antes de un parque cerrado, el vehículo puede ser conducido por un representante autorizado del competidor, para el cumplimiento de todos los trámites de presentación de la tarjeta de tiempo y sanciones relacionadas.

Si resultara que una tripulación no siguió las reglas del procedimiento de control, el oficial jefe del control deberá informar inmediatamente de esta falta a través de un informe escrito al Director de Carrera.

Una tripulación que ha sido penalizada por llegar anticipadamente, será neutralizada durante el tiempo necesario, para que salga en el tiempo original previsto.

16.11 Control Horario Seguido de un Sector Selectivo

Cuando un control horario va seguido del inicio de la Sección Selectiva, el procedimiento será el siguiente:

A la llegada del control horario desde el enlace, el oficial correspondiente ingresará en la tarjeta de tiempo de la tripulación, la hora de control y la hora provisional del inicio de la Sección Selectiva. Debe haber un espacio de 5 minutos para permitir que la tripulación se prepare para el inicio de la Etapa y posicionarse en la línea de salida.

Si dos o más tripulaciones se presentan en un control horario en el mismo minuto, su hora de salida provisional para esta Sección Selectiva será dada en el orden de su hora de llegada en relación con el control horario anterior. Si los tiempos de llegada al control horario anterior son idénticos, entonces la hora de llegada en el penúltimo control de tiempo será tomado en cuenta y así sucesivamente.

Después de registrarse en el control horario, el vehículo en competencia será conducido al punto de partida del Sector Selectivo desde donde la tripulación tomará la salida de acuerdo con el procedimiento establecido en este reglamento.

Si existe una discrepancia entre la hora de salida, provisional y la hora real, la hora ingresada por el oficial de carrera al inicio de la Sección Selectiva actuará como prueba, a menos que los comisarios deportivos decidan lo contrario.

16.12 Control de Reagrupamiento

16.12.1 Procedimiento Durante un Reagrupamiento

Al llegar al control de reagrupamiento, las tripulaciones recibirán la información sobre su hora de salida, luego deberán conducir sus vehículos de acuerdo a las instrucciones de los comisarios.

Después de un reagrupamiento de Etapa, los vehículos deberán partir de acuerdo con su orden de llegada al reagrupamiento.

Los intervalos de salida después del reagrupamiento, deberán respetar los mismos criterios que los especificados para el inicio de una Etapa.

16.13 Retraso Máximo Permitido en los Controles

16.13.1 Retraso Máximo Permitido en un CH

En un control horario si el retraso es superior a 30 minutos de tiempo objetivo individual o un retraso acumulado superior a 30 minutos al final de cada Sección Selectiva o de una Etapa, el competidor involucrado será considerado como que abandonó en ese control y recibirá una penalización de control horario (CH) por cada CH no marcado y posiblemente una penalización de sección por cada Sección Selectiva no iniciada o no terminada. Para calcular el tiempo de retraso, será el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto) el que será aplicado. La tripulación podrá reiniciar el Rally bajo las disposiciones especificadas en este reglamento.

16.13.2 Retraso Máximo Permitido (MPL) en un CP y a la Llegada del Sector Selectivo

Cualquier competidor que llegue a un control de paso, más allá del retraso máximo autorizado (MPL) será considerado como abandonado y recibirá una penalización de Etapa. Sin embargo, la tripulación podrá reanudar el inicio del evento de acuerdo con disposiciones de este reglamento.

El organizador puede calcular el retraso máximo permitido para cada control de paso que se encuentre después de un mínimo del 50% del total de la Sección Selectiva y del control horario de llegada. El cálculo se basará en la distancia recorrida, la velocidad promedio calculada y un tiempo fijo de 2 horas. El MPL debe ser mencionado en el tablón de anuncios oficial de cada CP y meta.

16.13.3 Notificación por Exceder el Retraso Máximo Permitido

En virtud del presente artículo, la notificación por exceder el retraso máximo permitido puede ser anunciada en cada control en cuestión. Después de haber recibido la instrucción del Director de Carrera, el oficial de carrera informará a la tripulación que ha excedió el tiempo máximo permitido en el control. La tripulación que ha recibido esta notificación debe regresar al bivouac / parque de asistencia, sin utilizar la ruta del Sector Selectivo.

La tripulación recibirá una penalización de Etapa por la Etapa en cuestión.

17.- SECTORES SELECTIVOS

17.1 Aspectos Generales

17.1.1 Cronometraje

Para las Secciones Selectivas, el cronometraje es realizado al segundo. Toda penalización de tiempo impuesta durante la Sección Selectiva se agregará al tiempo de la Sección Selectiva.

17.2 Partida de una Sección Selectiva

17.2.1 Línea de Partida

El inicio de la Sección Selectiva se inicia con el vehículo detenido. El vehículo se coloca en la línea de salida con el motor en marcha. La línea de salida es una línea ideal entre dos paneles colocada en ambos lados de la ruta

17.3 Procedimiento de Partida Electrónica

El procedimiento de salida electrónica será claramente visible para la tripulación desde la línea de salida. Se puede hacer usando un reloj de cuenta regresiva y/o un sistema de semáforo secuencial. En ambos casos, el sistema debe describirse en el Reglamento Particular.

El procedimiento de salida electrónica se puede vincular a un dispositivo para detectar y grabar si un vehículo sale de la línea de salida antes de la señal correcta (partida falsa). Este dispositivo debe estar ubicado a 50cm después de la línea de salida.

17.4 Procedimiento de Partida Manual

En caso de tener un procedimiento de largada manual, después de entregar la tarjeta de tiempo a la tripulación, el oficial a cargo de la salida anuncia en voz alta que quedan 30", luego 15" - 10" y los últimos cinco segundos uno a uno. cuando los últimos 5 segundos han transcurrido, se dará la señal de salida.

17.5 Largada Retrasada por Falla de la Tripulación

En el caso de un inicio retrasado debido a una falla de la tripulación, el oficial a cargo ingresará un nuevo tiempo en la tarjeta de tiempo, la penalización será de 1 minuto por

minuto o fracción de minuto retrasado.

Cualquier tripulación que se niegue a iniciar una Sección Selectiva en el tiempo que se le asigne recibirá una penalización de 1 hora

Se impondrá una penalización de 2 minutos a cualquier tripulación que no largue dentro de los 20 segundos de iniciada la señal de salida.

Un vehículo que no tomó la salida en una Sección Selectiva recibirá una penalización de Etapa.

17.6 Partida Falsa

Una partida falsa, es técnicamente una partida hecha antes de que la señal haya sido dada y será penalizada de la siguiente manera:

-1ª infracción: 1 minuto.

-2da infracción: 3 minutos.

-3ra infracción: 10 minutos.

-Otras infracciones: a discreción de los comisarios deportivos.

Estas sanciones no impiden que los comisarios deportivos puedan imponer penalizaciones más severas si lo consideran necesario. Para el cálculo del tiempo, la hora de inicio real debe ser utilizada.

17.7 Waypoints

17.7.1 Aspectos Generales

Todos los waypoints deben estar ingresados en la memoria del sistema de navegación GPS proporcionado por el organizador.

La tripulación debe pasar por todos los waypoints en orden cronológico (ascendente) y no está permitido conducir en sentido contrario para obtener un waypoint previamente perdido.

Las penalizaciones por no validar un waypoint están descritas en este reglamento.

El número total de waypoints que se pueden perder durante una Etapa es el 40% del número total de waypoints de la Etapa en cuestión. Si una tripulación tiene menos del número requerido de waypoints se considera que ha abandonado la Etapa y se le aplicará la penalización de Etapa, para la Etapa en cuestión.

Si una tripulación desea retirarse, puede accionar el código de emergencia para desbloquear el sistema de navegación GPS. Este código o forma de desbloqueo será dado por el proveedor del sistema de navegación en el briefing de seguridad al inicio del evento.

Dependiendo del tipo de waypoint, el sistema de navegación GPS dirige a las tripulaciones hacia un punto de ruta solo una vez que hayan validado el waypoint anterior o si han venido dentro del radio de apertura del propio waypoint.

Para validar un waypoint, la tripulación debe pasar dentro de su radio de validación. Los radios exactos de apertura y validación, así como las sanciones se enumeran en la siguiente tabla:

	Waypoint	Rayon d'ouverture Opening Radius	Rayon de validation en mètres Validation Radius in metres
Navigation WP	WPE	Prev (1000 m)	90
	WPN	800 m	200
	WPM	800 m	90
	WPS	1000 m	30
	WPC	None	300
	WPP	100 m	20
	CP	Prev (1000 m)	90
Start/Finish/Zone WP WP Zone Départ/Arrivée	WPV	Open	200
	DSS	Prev (1000 m)	200
	ASS	800 m	90
	DZ	1000 m (Prev)	90
	FZ	Prev (1000 m)	90
	DN/DT	1000 m (Prev)	90
	FN/FT	Prev (1000 m)	90
Prev (1000 m) = waypoint précédent ou dans un rayon de 1000 m si le waypoint précédent a été manqué. = previous waypoint or within a radius of 1000 m if the previous waypoint was missed. 1000 m (Prev) = dans un rayon de 1000 m ou waypoint précédent selon la distance la plus courte. = within a radius of 1000 m or previous waypoint, whichever distance is shorter.			

Penalty for missed WP:

- WPE: 15 minutes
- WPN: 60 minutes
- WPM: 15 minutes
- WPS: 15 minutes
- WPC: 15 minutes
- WPP: 2 minutes
- CP: 15 minutes
- WPV: 15 minutes
- DSS: a Stage Penalty
- ASS: a Stage Penalty
- DZ: 15 minutes
- FZ: 15 minutes
- DN/DT: a Stage Penalty
- FN/FT: a Stage Penalty

17.8 WPE (Waypoint Eclipsado)

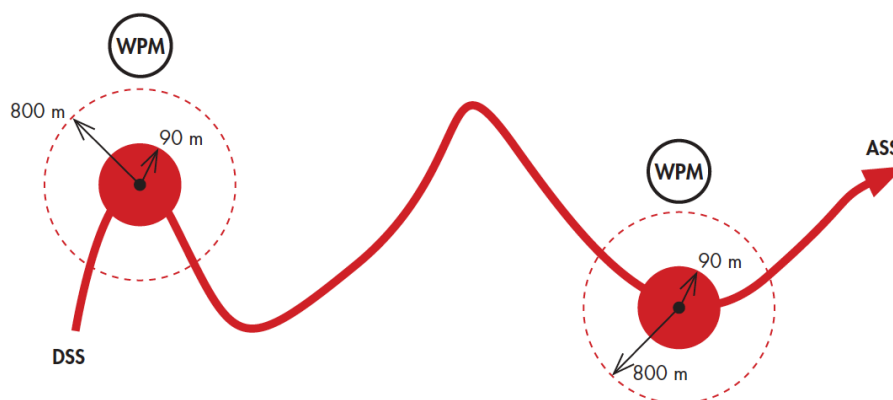
Es un waypoint que se vuelve completamente visible en el sistema de navegación GPS una vez que el waypoint anterior en orden cronológico ha sido validado, independiente de la distancia entre el waypoint anterior y el WPE.

17.9 WPN (Waypoint de Navegación)

El organizador puede utilizar este waypoint para evitar que las tripulaciones esquiven parte de las rutas (dunas por ejemplo) ya sea por su exigencia o dificultad de navegación. El sistema de navegación GPS no dirige a las tripulaciones a un waypoint hasta que hayan alcanzado su radio de apertura. Las penalizaciones de tiempo por un WPN perdido son cuatro veces más altas que para otros waypoints de navegación.

17.10 WPM (Waypoint Masque)

Este es un waypoint estándar que se utilizará para comprobar que las instrucciones de navegación se están siguiendo correctamente por las tripulaciones. El sistema de navegación GPS dirige al competidor hacia este punto sólo una vez que ha entrado en su radio de apertura.



17.11 WPS (Waypoint de Seguridad)

Un waypoint utilizado para garantizar la seguridad de los competidores.

17.12 WPC (Waypoint Control)

Un WPC es un waypoint para comprobar que el road book ha sido respetado correctamente, sin ninguna información de navegación entregada por el sistema de navegación GPS. Su número y su orden de paso en relación con los demás waypoints solo aparece en la lista de waypoints del road book. El WPC no se pueden utilizar fuera pista y los WPCs no deben ser consecutivos.

17.13 WPV (Waypoint Visible)

Cuando se realiza un desplazamiento hacia un waypoint visible toda la información se mostrará en la pantalla de sistema de navegación GPS. Esto ocurre en el instante que el WPV ha sido seleccionado. Los WPV se utilizan generalmente para el inicio de una Etapa si van seguidos de un sector de enlace o desde la ASS hacia el parque de asistencia / bivouac (CH de una Etapa).

17.14 Waypoints para Partida y Llegada de una Sección Selectiva

DSS (partida de la Sección Selectiva): Este waypoint solo se usa para definir el INICIO de una Sección Selectiva.

ASS (llegada de una Sección Selectiva): Este waypoint solo se usa para definir la LLEGADA de una Sección Selectiva.

17.15 Waypoints para las Zonas de Control / Velocidad / Seguridad

SZ / DZ (zona de control de velocidad / zona de seguridad): Se utiliza un waypoint para garantizar la seguridad de competidores y/o el público. Define el comienzo de una zona de control de velocidad o de seguridad.

FZ (zona de control de velocidad de llegada /seguridad): Este waypoint se utiliza para definir el fin de la zona de control de velocidad o de seguridad.

17.16 Waypoint para Zonas de Neutralización

SN (Inicio zona de neutralización): Este waypoint se utiliza para definir el fin de una Sección Selectiva y el inicio de una zona neutralización. También puede definir el inicio de una zona de control de velocidad equivalente a un SZ /DZ (ver también artículo 16.9).

FN (final de la zona de neutralización): Este waypoint se utiliza para definir el final de la zona de neutralización y el inicio de la siguiente parte de la Sección Selectiva. También puede definir el fin de una zona de control de velocidad equivalente a una FZ.

17.17 Llegada de una Sección Selectiva

17.17.1 Línea de Meta

La hora de llegada de una Sección Selectiva es registrada al final del tramo. El área entre la línea de meta lanzada y la línea de parada debe estar libre de curvas, abiertas o cerradas o potencialmente peligrosas y de cualquier obstáculo que induzca al peligro de los competidores.

La detención entre las señales de advertencia amarillas y el panel de "STOP" esta absolutamente prohibido. Cualquier infracción traerá una penalización de 15 minutos aplicada por el Director de Carrera.

El cronometraje se realiza en la línea de meta, utilizando cortes electrónicos, y se respaldará también por cronómetros. Los cronometradores deben respetar el punto de la línea de meta, marcado por dos paneles de bandera a cuadros y fondo rojo.

17.17.2 Punto de Parada (Stop Point)

La tripulación debe detenerse en el punto de parada indicado junto a las señales rojas de "STOP" para realizar el registro de su hora de llegada (hora, minuto, segundo). Si los cronometradores no pueden entregar inmediatamente la hora exacta de llegada a los oficiales de carrera, ellos podrán escribir la hora real en la tarjeta de tiempo de la tripulación.

La hora de llegada en la tarjeta de tiempo es también la hora de salida del sector de enlace siguiente (hora y minuto). En caso de llegada de varios competidores en el mismo minuto, el oficial a cargo debe disponer el inicio de tiempo de cada competidor en intervalos de al menos 1 minuto de acuerdo al orden de llegada.

Un competidor que no se detiene en el “STOP” para registrar sus tiempos incurrirá en una penalización de 1 hora.

Si el competidor no puede salir de la zona por sus propios medios, puede ser remolcado o empujado para salir de la zona con ayuda externa de los oficiales de carrera y/o otros competidores que aun permanecen en carrera y no incurrirá en una penalización.

17.18 Secciones Selectivas en Partes

17.18.1 Aspectos Generales

Una Sección Selectiva por Etapa se puede dividir en varias partes separadas por una zona de neutralización.

En el caso de que una Sección Selectiva tenga una zona de reabastecimiento a distancia para vehículos T3 y T4, todos los vehículos restantes también estarán en una zona de neutralización con régimen de parque cerrado (no está permitida la intervención de los vehículos). El tiempo de neutralización fijo es 15 minutos, y no se indicará en la tarjeta de tiempo. En consecuencia, el siguiente artículo será aplicado:

17.18.2 Partida de Partes Consecutivas

El inicio de la siguiente parte de la Sección Selectiva se dará a una hora de salida ideal, obtenida por la suma de la hora de llegada de la anterior Sección Selectiva y un tiempo fijo para el enlace. Es decir: hora de llegada (al segundo) para la parte anterior del Sector Selectivo + tiempo fijo = hora ideal de inicio del siguiente parte de la Sección Selectiva. El tiempo de neutralización será el tiempo fijo para el siguiente enlace.

Un tiempo máximo permitido se indicará en la tarjeta de tiempo para una Sección Selectiva. Si el Sector Selectivo consta de varias partes, los tiempos máximos autorizados serán indicados par cada parte. Si se excede el tiempo máximo permitido por un competidor y constatado, la tripulación no será autorizada para tomar el inicio de la siguiente parte y el Director de Carrera aplicará una penalización de Etapa. El competidor puede ir hasta el último control horario de la Etapa y tomar la partida de la próxima Etapa.

No habrá control horario antes de la línea de partida de las siguientes partes. Llegando al final de la zona de neutralización (FN) el vehículo en competencia debe detenerse y esperar antes del panel que tiene el símbolo de inicio con fondo amarillo, punto en el cual el vehículo de competencia entrará en el radio de validación del waypoint FN, 60 segundos antes de su hora de largada y ser conducido hasta la línea de partida (símbolo de partida). Está prohibido bloquear deliberadamente los vehículos o evitar que ellos pasen una o ambas líneas.

En la línea de salida (Art. 17.2) de cualquier Sección Selectiva siguiente, la tripulación debe detenerse y esperar y esperar hasta la señal de inicio que se dará electrónicamente de acuerdo con Art. 17.3 o por el sistema navegación GPS. Los oficiales de control de carrera estarán presentes para monitorear el procedimiento correcto de salida.

En caso de retraso en el inicio de cualquier parte siguiente de la Sección Selectiva, se considerará que la tripulación ha comenzado a la hora de inicio prevista. Sin embargo, la tripulación debe detenerse en la línea de salida y seguir las instrucciones de los oficiales de control.

Si el retraso es de más de 30 minutos, los oficiales de control de carrera les negarán el inicio de la siguiente parte de la Sección Selectiva. El competidor recibirá una penalización de Etapa por la Etapa en cuestión.

Si un equipo no se detiene en la línea de salida, será considerado una partida falsa.

En cualquier caso, una tripulación que no inicia una parte de la Sección Selectiva no podrá comenzar la siguiente parte de la Etapa.

Al final de la Sección Selectiva, la clasificación de la Sección Selectiva se calculará restando el tiempo de INICIO (DSS), el tiempo de neutralización de 15 minutos (Art. 17.18.1) y el (los) tiempo (s) de neutralización fijo para el tramo (s) de ENLACE (Art. 17.18.2) a partir de la hora de LLEGADA (ASS).

17.19 Pruebas Super Especiales (SSS)

17.19.1 Características de las Pruebas Super Especiales SSS

Cuando varios vehículos arrancan al mismo tiempo, el recorrido diseñado para la partida debe ser similar y se aplicará el mismo procedimiento de salida para cada vehículo. También estará permitido dividir la línea de salida con el fin de nivelar la Etapa desde las diferentes posiciones de salida

La incorporación de una SSS en el itinerario de un evento es opcional.

17.19.2 Desarrollo de una SSS

Las reglas específicas relativas al procedimiento, el orden de largada y los intervalos de tiempo de una SSS quedan enteramente a discreción del organizador. Sin embargo, esta información debe especificarse en el Reglamento Particular del evento.

17.19.3 Seguridad

Un sistema de banderas rojas, manejadas por oficiales de carrera, o de semáforos rojos para indicar a los competidores que se detengan o desaceleren.

Para garantizar la seguridad, el vehículo de un competidor que no logra completar la Etapa especial, puede ser transportado por los organizadores al final de la especial o a un lugar seguro para ser evacuado.

17.20 Interrupción de un Sector Selectivo

Cuando una Sección Selectiva se interrumpe o se detiene por la razón que sea, cada tripulación afectada se le asignará, por el Director de Carrera, un tiempo que él considere el más justo con la ayuda de todos los medios que tenga a su alcance (ej. GPS, tiempos de control de paso, seguimiento, etc.).

Sin embargo, ninguna tripulación que sea única o solidariamente responsable de la interrupción de una Etapa puede beneficiarse de esta medida.

17.21 Seguridad de los Competidores

17.21.1 Equipamiento de la Tripulación

Cuando un vehículo se mueve en cualquier tipo de Sección Selectiva y hasta el control de horario, la tripulación debe usar cascos aprobados y toda la ropa y equipo de seguridad requeridos y que estén homologados por el fabricante de acuerdo con el Anexo L, Capítulo III de la FIA. Los cinturones de seguridad deben estar abrochados correctamente en todo momento incluso después de la Sección Selectiva. Cualquier infracción será sancionada por los comisarios deportivos (Ver también el Apéndice III del Reglamento Deportivo de Rally Cross-Country).

17.22 Equipamiento de los Vehículos

El sistema de seguimiento de seguridad es proporcionado por el organizador. El sistema de control de seguridad debe ser de fácil acceso para el piloto y el copiloto cuando están sentados con sus arneses de seguridad abrochados y apretados. Este sistema incluye un medio para que el competidor para comunicarse con la Dirección del Rally (PCO).

Este sistema debe estar en funcionamiento durante el desarrollo de la prueba (día y noche) y debe estar conectado directamente a la batería del vehículo, sin posible corte.

El funcionamiento del equipo es responsabilidad del competidor. Cualquier hallazgo de mal funcionamiento será informado a los comisarios deportivos que aplicaran una penalización de 1 hora, y otras que el colegio de comisarios considere aplicables.

Las instrucciones para usar los equipos serán proporcionadas por el fabricante y deben incluirse en Reglamento Particular.

17.23 Señales SOS / OK

Cada vehículo de competición tendrá a bordo una señal roja "SOS" y, en el otro lado, una señal verde "OK" de al menos 42 x 29,7 cm (A3). La señal debe colocarse en el vehículo y ser fácilmente accesible para ambos pilotos.

Cada coche de competición debe llevar un triángulo rojo reflectante.

17.24 Sistema de Comunicación Vehículo a Vehículo (SENTINEL)

Para que los adelantamientos entre competidores sean más seguros, Se instalará un sistema de comunicación de vehículo a vehículo. en cada vehículo.

Este sistema debe estar en funcionamiento durante el desarrollo de cada Etapa y debe estar conectado directamente en la batería del vehículo, sin interrupción posible.

El funcionamiento del equipo es responsabilidad del competidor. Cualquier hallazgo de mal funcionamiento será informado a los comisarios deportivos que aplicaran una penalización de 1 hora, y otras que el colegio de comisarios considere aplicables.

La tripulación que se niega a responder a la solicitud de sobrepaso recibirá una penalización de la siguiente manera:

1^a Infracción: 3 minutos.

2^a Infracción: 7 minutos.

3^a Infracción: 10 minutos.

Sobre la 3^a Infracción: a decisión de los comisarios deportivos que puede sancionar a esta tripulación y/u otra tripulación del mismo competidor si obtuvo una ventaja.

Las instrucciones para usar los equipos serán proporcionadas por el fabricante y deben incluirse en Reglamento Particular.

La unidad debe estar asegurada en el vehículo de modo que permita que los miembros del equipo puedan usarla con sus cinturones de seguridad abrochados y apretados.

17.25 Incidente en una Sección Selectiva

En el caso de un accidente en el que se requiera atención médica urgente, se aplicará lo siguiente:

El interruptor SOS ubicado en la consola de emergencia (sistema de seguimiento) debe activarse tan pronto como posible (si aplica).

Cuando sea posible, el letrero rojo "SOS" debe inmediatamente ser mostrado a los siguientes vehículos y a cualquier helicóptero que intente ayudar.

Tan pronto como sea posible, el triángulo rojo reflectante debe colocarse en un lugar visible del mismo lado de la ruta que está el vehículo, al menos a 50 metros detrás del vehículo, con el fin de alertar a los conductores posteriores, incluso si el vehículo está en fuera del track.

Cualquier tripulación a la que se le muestre el letrero rojo "SOS" o que ve un vehículo que ha estado en un accidente tendrá que detenerse inmediatamente y sin ninguna excepción, a menos que se muestre el signo "OK". Los siguientes vehículos también deberán detenerse. Todas las tripulaciones que se han detenido como resultado de este procedimiento de accidente serán beneficiados con el tiempo que estuvieron detenidos de acuerdo con el artículo 17.20.

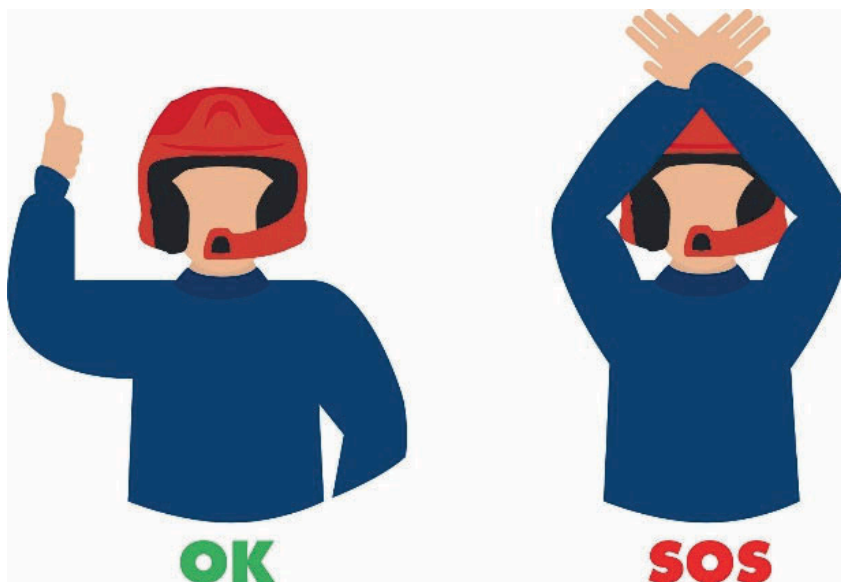
En caso de un accidente que no requiera intervención o atención médica inmediata, o un vehículo que se detenga a un costado de una Sección Selectiva por cualquier otro motivo ya sea temporal o permanentemente se aplicará lo siguiente:

El interruptor OK de la consola de emergencia (sistema de navegación) debe estar activado en un minuto (si corresponde).

El letrero verde "OK" debe mostrarse claramente inmediatamente a los siguientes vehículos y a cualquier helicóptero que intenta intervenir.

Si la tripulación abandona el vehículo, el letrero "OK" debe mostrarse de tal manera que sea claramente visible para los siguientes competidores.

El triángulo rojo reflectante debe colocarse por un miembro de la tripulación en un lugar visible en el mismo sentido de la ruta que está el vehículo, al menos a 50 metros detrás del vehículo, para advertir los siguientes pilotos.



En el caso de las situaciones anteriores, y que no es posible mostrar la señal OK / SOS la tripulación, estando fuera del vehículo, debe utilizar una señal de gestos claramente comprensibles por otros:

- A) Un brazo y un pulgar levantados para indicar "Ok".
- B) Los brazos cruzados por encima de la cabeza para indicar "SOS".

Cualquier tripulación que no cumpla con las reglas anteriores será reportada a los comisarios deportivos por parte del Director de Carrera.

Un competidor que se detiene para ayudar a otro, podrá solicitar por escrito a los comisarios deportivos la devolución de su tiempo.

Los road books contendrán una página que indique el procedimiento a seguir en caso de accidente.

Cualquier tripulación que abandone un evento debe informar de su abandono definitivo a los organizadores lo antes posible, excepto en casos de fuerza mayor. La tripulación que no ha informado de su abandono puede verse afectada por una penalización impuesta a discreción de los comisarios deportivos.

17.26 Incidente en una Sección Selectiva con Lesiones Físicas

Si una tripulación se ve involucrada en un accidente durante una Sección Selectiva donde una persona que no es miembro de la tripulación resulta accidentada; el vehículo debe detenerse inmediatamente y aplicar el procedimiento descrito en el artículo. 17.25

18.- PENALIZACIONES

18.1 Penalización de Etapa

Cualquier competidor que, habiendo iniciado una Etapa del evento y no ha podido terminarla como especifica el reglamento se le asignará una penalización de 10 horas + el tiempo máximo permitido, además de la penalización por waypoints y controles de paso no marcados.

18.2 Penalizaciones por Controles de Paso no Marcados

Se aplicarán las siguientes penalizaciones:

- Por cada Control Horario (CH) perdido: 5 horas.
- Por cada Control de Paso (CP) perdido: 15 minutos.
- Para todos los demás waypoints, consulte el artículo 17.7

19.- ASISTENCIA

19.1 Condiciones Generales de las Asistencias

19.1.1 Realización de las Asistencias

Desde el primer CH, la asistencia de un vehículo en competencia solo puede llevarse a cabo dentro de las zonas de asistencia (parques asistenciales y bivouacs) y sectores de enlace autorizados por este reglamento. Los vehículos retirados y que tengan la intención de reiniciar pueden ser reparados fuera de las zonas de asistencia.

Los miembros de una tripulación, usando solo el equipo a bordo del vehículo y sin ayuda física exterior, pueden realizar el trabajo asistencia en el vehículo en cualquier momento, excepto cuando esté específicamente prohibido.

Durante las Secciones Selectivas, cualquier ayuda a excepción de lo expresamente autorizado en el Reglamento Particular está prohibida. Solo las tripulaciones con vehículos aun en competencia pueden ayudarse mutuamente.

Los organizadores pueden especificar las zonas asistencia a distancia en una Sección Selectiva donde se permita la asistencia. Estas zonas serán precedidas por un control de paso, estarán en una zona de control de velocidad de 30 km/h como máximo y estarán claramente definidas.

No se permite la asistencia en los enlaces, salvo cuando el recorrido de los competidores y el recorrido la asistencia es común. Este artículo no aplica a los enlaces ubicados entre una y otra Sección Selectiva de una misma Etapa.

Toda asistencia aérea esta prohibida.

Para recuperar un vehículo retirado o dañado, los vehículos de asistencia pueden entrar a la Sección Selectiva después del cierre de los controles horarios concernientes, solo si es autorizado por el Director de Carrera Estos vehículos solo deben moverse en la dirección de la Sección Selectiva, salvo autorización de lo contrario, dado por el Director de Carrera.

La asistencia solo se puede realizar en un área de libre acceso para los oficiales del evento.

La asistencia en un lugar cerrado y/o privado no está autorizada. Si una intervención mecánica se lleva a cabo dentro de una carpa cerrada, el Director de Carrera debe estar informado y cualquier oficial de carrera debe ser capaz de entrar en la tienda en cualquier momento.

19.2 Personal del Equipo y Restricciones en Materia de Asistencia

La presencia del personal del equipo o cualquier medio de transporte pertenecientes al equipo (incluidos helicópteros) están prohibidas dentro de un radio de 1 kilómetro de su vehículo de competición, excepto en los siguientes casos:

- En las áreas de parque de servicio y las zonas de asistencia a distancia.
- En estaciones de combustible y en zonas de reabastecimiento de combustible, excepto en una Sección Selectiva.
- Al final de las Secciones Selectivas (desde el panel desde la línea de meta hasta la señal de "STOP" al final del Sector Selectivo).
- Cuando los vehículos están en el área reservada a los medios.
- Cuando los vehículos de competencia que siguen la ruta del road book utilizan la (s) misma (s) ruta (s) que ha tomado el personal del equipo.
- En Secciones Selectivas siempre que los coches de competencia están en movimiento.

El personal del equipo no debe desviarse de la ruta detallada en el road book de asistencia.

La entrega de alimentos o bebidas esta permitida mientras los miembros de la tripulación están:

- En parques de servicios (bivouacs).
- En áreas de asistencia a distancia.
- En reagrupamientos.
- En paradas de descanso.
- Cuando los vehículos están en el área reservada para los medios de comunicación.
- En sectores de enlace, en una carretera común con las tripulaciones.

Cuando un grupo se encuentra cerca del parque asistencia, los miembros de la tripulación están autorizados para acudir a su zona de asistencia, después de cumplir con sus obligaciones con los medios.

En las zonas de asistencia cronometrada (para ejemplo, asistencia flexible), sólo tres miembros del personal del equipo pueden trabajar en un vehículo de competición. Deben estar identificados por chalecos o brazaletes distintivos siendo especificado en el Reglamento Particular. El equipo puede trabajar libremente durante este período.

19.3 Zonas de Asistencia (Parque de Asistencia y Bivouacs)

19.3.1 Identificación de los Parques de Asistencia

Los parques de asistencia estarán indicados en el itinerario del evento con un control de tiempo de entrada y un control de tiempo de salida (la distancia de 25mts mencionado en el Anexo I se reduce a 5mts).

19.3.2 Condiciones Generales

La ubicación de las áreas de asistencia y las distancias entre ellos tanto para competidores como para los vehículos de asistencia deben estar indicadas en la "Guía del Rally" o el Reglamento Particular.

Los organizadores pueden configurar una asistencia flexible para limitar el tiempo de servicio disponible, luego colocar los vehículos en un parque cerrado.

Dentro del parque de asistencia, están permitidos los funcionarios / alguaciles y/o personal equipo para remolcar, transportar o empujar un vehículo.

19.4 Velocidad Dentro del Parque de Asistencia / Bivouacs

La velocidad máxima en un parque de servicio / bivouacs es de 30 km/h o menos cuando es especificado en el Reglamento Particular. En caso de incumplimiento de este límite, el Director de Carrera aplicará una penalización de la siguiente manera:

- 10 segundos por km/h sobre el límite de velocidad.

19.5 Cambio de Neumáticos y Piezas

Cualquier rueda / neumático y/o pieza instalada en el vehículo o instalado dentro del vehículo durante la asistencia debe llegar al siguiente parque de asistencia o a la zona de asistencia siguiente donde se autoriza el cambio de llantas y/o piezas.

No se pueden cargar ruedas / neumáticos y/o pieza dentro o fuera del vehículo en otro lugar que no sea el parque de servicio o zonas donde esta permitido el cambio de llantas y/o piezas.

19.6 Zona de Montaje de Neumáticos

El Campeonato Nacional de Rally Cross-Country de Chile, podrá definir la limitación y unificación de neumáticos para el desarrollo del campeonato. Cuando sea aplicable: Una zona de asistencia a distancia, se puede designar como zona de montaje de neumáticos (TFZ).

En cada TFZ:

-Un control de tiempo en la entrada y salida debe estar definido.

-Un tiempo de 15 minutos será impartido en la TFZ

-No esta autorizado ninguna otra intervención dentro del área definida, distinta al cambio de ruedas realizadas solo por la tripulación, y solo con la ayuda de el equipo que se lleva a bordo del vehículo competencia. Un gato de vehículo adicional puede ser proporcionado por un miembro del equipo.

Los neumáticos adicionales que se utilizarán pueden, en todo caso, ser transportados a la TFZ a bordo de un vehículo de asistencia y estar preparado por miembros del equipo para ser montados en el vehículo de competición.

Dos miembros del equipo pueden estar presentes en la TFZ.

Es obligatorio que todos los vehículos entren a la TFZ y se detengan en la zona de marcado de neumáticos, incluso si no se cambian las ruedas.

Una zona de lectura de códigos de barras o marcado de ruedas / neumáticos donde cada vehículo debe detenerse será establecida a la salida de cada TFZ.

El transporte de los neumáticos a la TFZ será especificado en el Reglamento Particular de cada Rally.

19.7 Vaciado y/o Llenado de Estanques en el Parque De Servicio / Bivouac

Cuando sea necesario como parte de la asistencia (es decir, cambio de depósito de combustible, cambio de bomba de combustible, cambio de filtro de combustible, cambio de cualquier otro elemento del circuito de combustible), vaciado y/o la recarga, está permitido realizalo en un parque de servicio siempre que:

-El trabajo se lleve a cabo después que el organizador ha sido informado.

-Un extintor de incendios con un operador en stand-by (en espera) sea proporcionado por el competidor.

-No se realizará ningún otro trabajo en el vehículo mientras el sistema de combustible esté abierto y/o durante el vaciado y/o relleno.

-Un perímetro de seguridad de al menos 3mts debe ser establecido alrededor del vehículo;

-Solo se debe agregar el combustible suficiente para alcanzar a llegar a la zona de repostaje o estación de servicio de combustible.

19.8 Asistencia Flexible

19.8.1 Aspectos Generales

La asistencia flexible tendrá un periodo estipulado en el Reglamento Particular y permitirá sacar los vehículos de un parque cerrado para ser llevados a un parque de asistencia (Bivouac) contiguo, con entrada común y controles de tiempo de salida. Cualquier variación debe ser publicada en el Reglamento Particular. Existirán controles técnicos de 10 minutos. en el parque cerrado antes de la asistencia flexible organizada antes de un reagrupamiento nocturno.

El desarrollo de una asistencia flexible que comienza desde la llegada del primer vehículo al parque cerrado, queda a discreción del organizador pero debe ser informada en el itinerario del evento.

19.8.2 Procedimiento de una Asistencia Flexible y Horarios

Para realizar los trabajos en una asistencia flexible La tripulación entrará primero en el parque cerrado.

Luego, las tripulaciones pueden ingresar al parque de asistencia o dejar el vehículo en el parque cerrado. Si un vehículo no puede volver a arrancar por sus propios medios dese el parque cerrado hasta la zona de asistencia antes de la asistencia flexible, los oficiales de carrera y/o el personal del equipo estarán autorizados a empujarlo o remolcarlo hasta la zona de asistencia.

El vehículo de competencia puede ser conducido por un representante autorizado del competidor sólo una vez, desde el parque cerrado al parque de asistencia y viceversa, respetando todas las formalidades de presentación de la tarjeta de tiempo y asumiendo las penalizaciones correspondientes.

El vehículo en competencia puede devolver al parque cerrado antes de la expiración del plazo previsto por el Reglamento Particular sin tener una penalización.

19.9 Comunicación de un Equipo en Competencia

La entrega de información y la transmisión de datos o información de una tripulación en competencia por radio, teléfono o cualquier otro medio está estrictamente prohibida durante las Secciones Selectivas.

20.- COMBUSTIBLE Y REFUELLING (REABASTECIMIENTO)

20.1 Reabastecimiento y Procedimientos

20.1.1 Ubicación

Excepto como se detalla para el cambio de un tanque de combustible, las tripulaciones pueden repostar solo en las zonas de repostaje designadas (RZ) o en las estaciones de combustible comerciales indicadas en el road book.

En este último caso, el organizador debe publicar una lista de las estaciones de servicio comerciales que indican la distancia, el tipo y la calidad del combustible disponible en estas estaciones. La lista debe publicarse 24 horas antes del comienzo de la Etapa.

Las zonas de repostaje pueden ubicarse:

- Fuera de los parques de servicio / bivouacs.
- En zonas de servicio a distancia.
- En estaciones de servicio comerciales.
- En una zona de repostaje de una Sección Selectiva (solo para T3 y T4).

Fuera de estas áreas oficiales, se permite repostar sólo cuando se utiliza el mismo tipo de combustible procedente de otro competidor todavía en carrera.

Cualquier zona de reabastecimiento de combustible figurará en el itinerario del evento y en el road book. La entrada / salida de la zona de reabastecimiento estarán señalizadas con un símbolo azul que representa un bidón o una bomba de combustible, a excepción de las estaciones de servicio comerciales.

Si hay una zona de reabastecimiento oficial cronometrada, el tiempo mínimo permitido será de 20 minutos. Un control horario será realizado a la entrada y salida de la zona de reabastecimiento.

La presencia de un vehículo de bomberos o el equipamiento contra incendios apropiado deben ser incorporados por el organizador en cualquier zona de reabastecimiento (no aplicable a estaciones de combustible).

Si no hay estaciones de servicio combustible en la ruta del evento, el organizador puede prever la distribución de un suministro de combustible (de acuerdo con el Anexo J de la FIA) a todas las tripulaciones a través de un sistema centralizado. Estos puntos de reabastecimiento deben respetar las mismas condiciones de seguridad de las zonas de reabastecimiento.

El proveedor de combustible, el organizador o el equipo, que sea responsable del reabastecimiento debe proteger el piso con una alfombra ambiental compuesto por una parte superior absorbente y un parte inferior impermeable (no aplicable a gasolineras comerciales).

20.2 Procedimiento en la Zona de Reabastecimiento (ZR)

Dentro de un ZR, solo las acciones directamente relacionadas con el reabastecimiento del vehículo en competición están autorizadas.

En todos los ZR, un límite de velocidad de 30 km/h es aplicable, excepto en un ZR de una Sección Selectiva.

Con el único propósito de ayudar durante el procedimiento de reabastecimiento de un vehículo, solo dos miembros del equipo de cada tripulación tendrán acceso a la ZR, y un tercero presente con un extintor.

Se recomienda que estos miembros del equipo usen gafas y ropa homologada, pero si es obligatorio llevar ropa larga.

Los motores deben detenerse durante la operación de reabastecimiento y la tripulación debe permanecer fuera del vehículo en el momento de la carga de combustible.

20.3 Procedimientos en las Estaciones de Combustible

Los pilotos podrán utilizar el combustible disponible en el comercio mediante el abastecimiento de estaciones de combustible o en puntos de distribución del organizador, indicado en el road book. Este combustible debe verterse directamente en el tanque del vehículo.

La tripulación debe utilizar únicamente el equipamiento a bordo y sólo las bombas sin asistencia física externa.

Los vehículos equipados con un sistema especial de carga (aprobado por la FIA), al utilizar las estaciones de servicio deben llevar sus acoplamientos a bordo. Sin embargo, previamente deben ser presentados durante las verificaciones técnicas preliminares.

Un miembro del equipo puede realizar el pago del combustible, pero debe mantenerse alejado del vehículo.

Un tiempo adicional de 20 minutos deberá ser añadido al tiempo de enlace.

20.4 Reabastecimiento de Combustible para Vehículos T3 y T4

20.4.1 Aspectos Generales

Para vehículos T3 y T4 exclusivamente, una zona de reabastecimiento de combustible puede ser instalada por el organizador a lo largo de la ruta para permitir que los vehículos T3 y T4 puedan reabastecer cuando la distancia de la Sección Selectiva supere el rango de los 250km. Estas zonas de reabastecimiento estarán indicadas en el road book y publicado en el itinerario del evento.

La detención de la tripulación en las zonas oficiales de reabastecimiento a distancia (zona de neutralización) en una Sección Selectiva es obligatoria para todos los competidores T3 y T4, independientemente de si utilizan o no las instalaciones del reabastecimiento.

En los casos en que la zona de reabastecimiento a distancia oficial está dentro en una Sección Selectiva, (no en una neutralización) el tiempo de detención no será descontado del tiempo total de la Sección Selectiva del competidor.

Cualquier tripulación que no respete las reglas de reabastecimiento de combustible será penalizada, además del tiempo de neutralización, una penalización adicional de 15 minutos.

20.4.2 Procedimiento

Los siguientes procedimientos se aplicarán en las áreas de reabastecimiento a distancia oficial para vehículos T3 y T4:

-La tripulación debe estar fuera del vehículo durante el reabastecimiento.

-En el punto de reabastecimiento, solo las acciones directamente relacionadas con el repostaje del vehículo en competencia están permitidas.

-Después de reabastecer el vehículo debe ser retirado inmediatamente del punto de reabastecimiento.

-Después de repostar, la intervención en el vehículo no está autorizada. Esta se debe realizar en una zona específica de asistencia solo si está permitida y anunciada en el road book y el itinerario del evento.

-No está permitido personal del equipo en la ZR.

-La tripulación será la única responsable de la operación de reabastecimiento.

El organizador proporcionará el combustible, la bomba y un adecuado servicio de extinción de incendios.

El organizador podrá cobrar el costo del combustible mediante un sistema de Boucher, adquirido previamente en la secretaría deportiva del evento. Los oficiales o personal a cargo no podrán recibir dinero por el combustible en la ZR, La tripulación asume toda responsabilidad si excusas de presentar los Boucher en la zona de reabastecimiento.

El organizador dispondrá de las alfombras medioambientales.

El tiempo de neutralización será de 15 minutos.

El inicio de la siguiente parte de la Sección Selectiva tendrá lugar a una hora de salida ideal, determinada por la suma de la hora de llegada de la parte anterior de la Sección Selectiva y los 15 minutos para la neutralización. Es decir, la hora de llegada de la primera parte de la sección selectiva + 15 minutos = hora de inicio ideal de la siguiente parte del Sector Selectivo.

No habrá CH antes de la línea de salida del siguiente parte.

En la línea de salida (marcada con paneles de control como se indica en el artículo 17.2.1) de la siguiente parte de la Sección Selectiva, las tripulaciones deben detenerse y esperar a que se dé la señal de inicio.

En caso de retraso en el inicio de la siguiente parte de la Sección Selectiva, la tripulación será considerada como que ha comenzado a la hora de salida prevista.

20.5 Combustible

20.5.1 Tipo de Combustible

El combustible debe cumplir con el Código FIA (Anexo J, Art. 252.9 FIA).

Si el combustible disponible en un lugar o región donde se realiza el evento no es de una calidad adecuada; Los organizadores pueden, previa aprobación de FADECH especificar en el Reglamento Particular la calidad disponible en la localidad donde se realiza el evento y/o el uso de otro combustible.

FADECH no se hace responsable de la calidad y cantidad de combustible distribuido por el organizador.

20.6 Exigencia Técnicas

Los vehículos equipados con un sistema especial de carga, (aprobado por la FIA) deben llevar sus acoplamientos a bordo. Sin embargo, previamente deben ser presentados durante las verificaciones técnicas preliminares.

Los comisarios deportivos se reservan el derecho de comprobar el combustible de cualquier competidor en cualquier momento. El vehículo debe contener permanentemente al menos 3 litros de combustible para la toma de muestras.

Los competidores deben llevar a bordo del vehículo una tubería de combustible con un dispositivo de corte, para la toma de muestras de combustible. Esta tubería debe ser lo suficientemente larga para llegar al exterior del vehículo una vez conectada.

21.- PARQUE CERRADO

21.1 Reglas del Parque Cerrado

21.1.1 Aplicación

Los vehículos estarán en régimen de parque cerrado:

- Desde su entrada en el parque cerrado antes de la largada (si la hay).
- Desde el momento que ingresan a un reagrupamiento (si se define).
- Desde el momento que ingresan o se registran en una zona de control hasta que la abandonen.
- Desde el momento en que llegan al final de una parte competitiva del evento hasta la autorización de apertura por los comisarios deportivos.

21.2 Personal Autorizado en el Parque Cerrado

Tras haber estacionado el vehículo en el parque cerrado, Los pilotos deben parar el motor y salir inmediatamente del parque cerrado. El parque cerrado está prohibido para cualquier persona, excepto para los oficiales del evento que tienen que realizar una función específica en el.

Las tripulaciones pueden entrar al parque cerrado solo 15 minutos antes de la salida.

21.3 Empujar un Vehículo en un Parque Cerrado

Un vehículo que no arranca puede ser empujado por una tripulación, los oficiales y por otras tripulaciones que estén en competencia hasta el final de la zona de control. En este caso se aplicará una penalización de un minuto.

21.4 Batería Externa

Los motores se pueden poner en marcha mediante una batería externa que puede ser introducida y sacada por un miembro de la tripulación bajo la supervisión de un oficial del evento. Esta batería no se puede transportar en el vehículo de competencia (excepto en la caja que lleva un vehículo T5 todavía en competencia).

21.5 Lonas para Vehículos

Antes de salir del parque cerrado, la tripulación puede cubrir sus vehículos. Antes de salir del parque cerrado con sus vehículos, las tripulaciones deben colocar la lona de su vehículo y su batería de respaldo fuera del parque cerrado.

21.6 Lona de Suelo

Se debe utilizar una lona de suelo (un mínimo de 1 metro más largo y más ancho que el vehículo). Al salir del parque cerrado con el vehículo, la tripulación debe tomar la lona de suelo del parque cerrado.

El personal del equipo puede llevar y recoger la lona de suelo a pie. Solo para colocar y retirar la lona de suelo, dos miembros del personal del equipo pueden ingresar al parque cerrado antes de la llegada del primer vehículo y sacarla después de la salida del último coche del parque cerrado.

21.7 Reparaciones en el Parque Cerrado

Si los comisarios técnicos consideran que el estado de un vehículo se ha vuelto tan defectuoso que puede afectar la seguridad; con el permiso del comisario técnico y la presencia del delegado técnico, un máximo de dos miembros del equipo podrá realizar reparaciones o cambiar elementos de seguridad homologados, conforme a las especificaciones técnica que aparecen en el Anexo J FIA y están montadas en el vehículo (por ejemplo: cinturón de seguridad, extintor, etc.).

Con el consentimiento previo del Director de Carrera y bajo el control de un comisario autorizado o un delegado técnico, se permite a la tripulación y hasta 3 personas del equipo para realizar el cambiar de parabrisas.

Como excepción al régimen de parques cerrados y en presencia de un oficial, la tripulación puede cambiar uno o dos neumáticos pinchados o dañados, que estén a bordo del vehículo, controlar y reducir la presión de sus neumáticos.

Si el tiempo necesario para completar las reparaciones anteriores provoca en un retraso más allá de la hora inicialmente programada, la tripulación recibirá una nueva hora de salida después de que han finalizado las reparaciones. La penalización será de 1 minuto por minuto o fracción de minuto, pero no puede exceder el retraso máximo permitido, como se indica en este reglamento.

Una vez finalizado el trabajo, una nueva hora de salida será asignada. Si la intervención dura más de 30 minutos, el competidor recibirá una penalización de Etapa.

21.8 Controles Técnicos

Los controles técnicos pueden ser realizados en el parque cerrado por los comisarios técnicos.

21.9 Parque Cerrado Final

Los dispositivos y cámaras del sistema de seguimiento a bordo pueden ser retirados en el parque cerrado, solo con el acuerdo del delegado técnico y el comisario deportivo.

22.- RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS DESPUES DEL EVENTO

22.1 Resultados y Clasificaciones

22.1.1 Establecimiento de Resultados y Clasificaciones

Los resultados se establecen sumando los tiempos medidos durante todas las Secciones Selectivas y todas las penalizaciones de tiempo incurridas en sectores de enlace, así como cualquier otra penalización expresada en horas.

22.2 Publicación de Resultados

Durante el evento, los resultados / clasificaciones se publicará de la siguiente manera:

-Clasificaciones no oficiales: clasificaciones distribuidas por el organizador durante el evento.

-Clasificaciones parciales no oficiales publicadas al final de cada tramo (puede publicarse al día siguiente).

-Clasificación provisional: clasificación publicada por el Director de Carrera al final del evento.

-Clasificación final: clasificación aprobada y firmado por los comisarios deportivos.

En el caso que la lista de largada y/o la clasificación provisional es retrasada se debe establecer una nueva hora, informando a través de un comunicado del Director de Carrera en el tablero oficial de anuncios.

Habrá una clasificaci3n separada por cada grupo en competencia.

Solo las tripulaciones que hayan cubierto al menos el 75% del total de las Secciones Selectivas podrán:

-Tener una penalizaci3n de Etapa en el último tramo de una prueba.

-Ser clasificados.

Si una tripulaci3n solo perdi3 el último control horario, solo se aplicará una penalizaci3n de CH perdido. En todos los casos, la tripulaci3n debe llegar con el vehículo completo al parque cerrado final una hora antes de que se muestre la clasificaci3n provisional.

22.3 Empate en una Etapa o un Evento

En caso de empate en una Etapa, se proclamará ganador el que logr3 el mejor tiempo durante la primera Secci3n Selectiva de una Etapa que no sea una especial de calificaci3n (SQ). Si eso no fuera suficiente para decidir entre los competidores empatados, los tiempos de la segunda, tercera, cuarta, etc. Secciones Selectivas se tomarán en consideraci3n.

En caso de empate durante un evento, se declarará ganador el que logr3 el mejor tiempo durante la primera Secci3n Selectiva que no es una especial de calificaci3n. Si eso no fuera suficiente para decidir entre los competidores empatados, los tiempos de la segunda, tercera, cuarta, etc., Secciones Selectivas se tomarán en consideraci3n. Este principio puede ser aplicado en cualquier momento durante el evento.

22.4 Cobertura Justa e Imparcial

El organizador debe asegurarse de que el evento sea cubierto de manera justa e imparcial y que los resultados no sean tergiversados.

22.4 Promoci3n de Resultados

Está prohibido publicar cualquier forma de publicidad promoviendo el resultado de una Etapa individual de un evento. Sin embargo, los competidores y la organizaci3n pueden referirse en comunicados de prensa o redes sociales u otra forma de comunicaci3n de "Ganar" o los "Ganadores" de una Etapa, siempre que no haya ninguna implicaci3n de que el resultado se relaciona con todo el evento.

22.5 Reclamos y Apelaciones

22.5.1 Establecimiento de un Reclamo o una Apelaci3n

Cualquier reclamo y o apelaci3n debe establecerse en cumplimiento del C3digo Deportivo Internacional de la FIA (CDI) y, en su caso, con el Reglamento Disciplinario de FADECH.

22.5.1 Deposito de Cauci3n por un Reclamo

La cauci3n para un reclamo es de **13UF** y debe ser pagado en efectivo o mediante transferencia bancaria.

Si el depósito se paga mediante transferencia bancaria, el reclamo debe ir acompañado del comprobante de pago. De lo contrario, o si los comisarios deportivos consideran que la prueba del pago no es satisfactoria, la reclamación será declarada inadmisibile.

Los datos bancarios para el deposito del reclamo son los siguiente:

CUENTA CORRIENTE BANCO SANTANDER

N° 69-26287-2

RUT: 83.013.600-2

A nombre de: FADECH

e-mail: contacto@fadech.cl

Debe indicarse claramente el motivo de la transferencia.

Si el reclamo se fundamenta o se juzga parcialmente de conformidad con el CDI y el Reglamento Disciplinario de FADECH, el depósito será devuelto al recibir la decisión de los comisarios deportivos.

22.5.2 Deposito de Garantía

Si el reclamo requiere el desmontaje y remontaje de una parte claramente definida de un vehículo, cualquier depósito adicional debe ser especificado por los comisarios deportivos a propuesta del delegado técnico. Este depósito adicional debe pagarse en efectivo o mediante transferencia bancaria a FADECH en el plazo de una hora, de lo contrario la denuncia se considerará inadmisibile.

22.5.3 Gastos

Los costos incurridos por el trabajo y el transporte del vehículo será responsabilidad del reclamante si el reclamo es infundado; o por el competidor contra a quien se interpondrá la protesta si ella resulta fundamentada.

Si la protesta es infundada y si los costos incurridos por la protesta (verificaciones técnicas, de transporte, etc.) superan la cantidad de depósito de seguridad, la diferencia correrá a cargo del reclamante. En cambio, si los gastos son inferiores, la diferencia le será devuelta.

22.5.4 Apelaciones

El Reglamento Particular deberá contener la información sobre los montos apelación para información de todos los competidores.

22.6 Entrega de Premios del Evento

22.6.1 Ceremonia de Podio

Los premios para los competidores / tripulaciones se entregarán en la rampa, salvo el primer, segundo y tercer lugar de la clasificación general donde se instalará un podio de estilo olímpico. Si un Organizador lo desea podrá realizar una recepción social o un evento final de premiación que se llevará a cabo durante el mismo día.

22.6.2 Entrega de Premios

En la ceremonia de entrega de premios habrá premios para al menos los tres primeros competidores en la clasificación general y el ganador de cada uno de los grupos.

22.6.3 Participación

Todos los competidores deben asistir obligatoriamente a la ceremonia de entrega de premios. Los competidores ausentes serán informados a los comisarios deportivos.

22.7 Ceremonia Anual de Entrega de Premios FADECH

22.7.1 Requisitos de Asistencia

El piloto y copiloto que ganó el Campeonato Nacional de Rally Cross-Country de Chile deberá estar presente en la ceremonia anual de premios FADECH, si es invitado por FADECH.

De igual forma las tres primeras tripulaciones que ganaron el Campeonato Nacional de Rally Cross-Country, deberán asistir a la ceremonia de premiación que organice la asociación patrocinadora del evento.

22.7.2 Ausencia

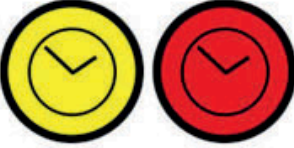









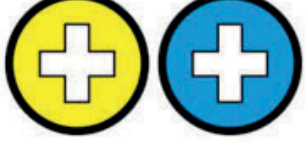

Salvo en casos de fuerza mayor, la ausencia supondrá una multa impuesta por FADECH.

APÉNDICE I

SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

CONTROL TYPE TYPE DE CONTRÔLE	CONTROL ZONE (diameter of signs: about 70cm) ZONE DE CONTRÔLE (diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)		
Direction of travel Sens du parcours	⇨	⇨	⇨
	←-----PARC FERMÉ-----→		
	YELLOW SIGNS - Zone entry PANNEAUX JAUNES - Début de zone	RED SIGNS - Compulsory stop PANNEAUX ROUGES - Arrêt obligatoire	BEIGE SIGNS - End of zone PANNEAUX BEIGES - Fin de zone
PASSAGE CONTROL CONTRÔLE DE PASSAGE	← 25 m min →	← 25 m →	
TIME CONTROL (TC) CONTRÔLE HORAIRE	← 25 m min →	← 25 m →	
TC AT BIVOUAC ENTRANCE CH ENTREE DU BIVOUAC	← 5 m →	← 5 m →	
TC AT BIVOUAC EXIT CH SORTIE DU BIVOUAC	← 5 m →	← 5 m →	
TIME CONTROL (TC) AND SS START CH ET DEPART DE SS	← 25 m min →	← 50-200 m →	← 25 m →
SS START NEXT PART OF A SS DEBUT DE LA PARTIE SUIVANTE D'UN SS	← 100 m →	← 25 m →	
END OF SS FIN D'UN SS	← 100 m →	← 150-300m → FLYING FINISH LIGNE D'ARRIVEE	← 25 m →
	OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (diameter of the signs: about 70cm) AUTRES PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA (diamètre des panneaux : 70 cm environ)		
	BLACK SYMBOL ON A BLUE BACKGROUND SYMBOLE BLANC OU NOIR SUR FOND BLEU		
TYRE MARKING / CHECKING MARQUAGE / VERIFICATION DES PNEUS		Signs for all tyre operations; only tyre marking and tyre checking allowed in this zone <i>Panneaux pour toutes les opérations liées aux pneus; seul le marquage et le contrôle des pneus sont autorisés dans cette zone</i>	
REFUEL ZONE ZONE DE RAVITAILLEMENT		Signs for all refuel operations (except public fuel stations); only refuelling allowed in this zone <i>Panneaux pour toutes les opérations liées aux ravitaillements (sauf dans les stations-service); seul le ravitaillement est autorisé dans cette zone</i>	
SERVICE ZONES ZONES DE SERVICE		Signs for service operations outside the bivouac/service park <i>Panneaux pour toutes les opérations d'assistance en dehors du bivouac / parc d'assistance</i>	
MEDIA ZONES ZONES MEDIAS		Signs for media zones, only actions permitted by the regulations are allowed in this zone <i>Panneaux pour les zones média, seules les actions permises dans le règlement sont autorisées dans cette zone</i>	

2.- SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

<p>TIME CONTROL CONTRÔLE HORAIRE</p>  <p>Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE</p>	<p>SS START DEPART DE SS</p>  <p>Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE</p>	<p>FLYING FINISH LINE LIGNE D'ARRIVEE LANCEE</p>  <p>Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE</p>
<p>STOP CONTROL CONTRÔLE STOP</p>  <p>Color: RED Couleur : ROUGE</p>	<p>PASSAGE CONTROL CONTRÔLE DE PASSAGE</p>  <p>Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE</p>	<p>END OF CONTROL ZONE FIN DE LA ZONE DE CONTRÔLE</p>  <p>Color: BEIGE Couleur : BEIGE</p>
<p>REMOTE SERVICE ZONE ZONE D'ASSISTANCE ÉLOIGNÉS</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>	<p>TYRE MARKING/CHECKING ZONEZONE MARQUAGE/VERIFICATION PNEUS</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>	<p>REFUEL ZONE ZONE DE RAVITAILLEMENT</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>
<p>RADIO POINT POINT RADIO</p>  <p>Color of the warning: YELLOW Color of the point: BLUE Couleur de l'avertisseur : JAUNE Couleur du point : BLEU</p>	<p>MEDICAL VEHICLE POINT VEHICULE MEDICAL</p>  <p>Color of the warning: YELLOW Color of the point: BLUE Couleur de l'avertisseur : JAUNE Couleur du point : BLEU</p>	<p>MEDIA ZONE ZONES MEDIAS</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>

APÉNDICE II

DOCUMENTOS ESTÁNDAR

1.- REGLAMENTO PARTICULAR

Cada organizador de eventos debe proporcionar un Reglamento Particular, de acuerdo al código deportivo internacional CDI.

El Reglamento Particular debe ajustarse a:

- El Código Deportivo Internacional de la FIA (CDI) y a sus anexos.
- Al Reglamento Deportivo de Rallyes Cross-Country de la FIA y sus apéndices.
- A este Reglamento Deportivo de Rally Cross-Country y sus apéndices.
- A cualquier otro reglamento publicado en el boletín oficial de la FIA o a solicitud de la FIA.
- A cualquier otro reglamento de la FADECH y CODASUR-FIA

Los Reglamentos Técnicos (Anexo J) y deportivos relacionados con la seguridad del vehículo o la tripulación, y/o al rendimiento del vehículo, no puede en ningún caso ser modificados por el Reglamento Particular.

La altitud media, registrada al menos cada 100 metros de la distancia total de las Secciones Selectivas del evento debe ser publicado en el Reglamento Particular.

Solo la información o requisitos no especificado en el presente Reglamento Deportivo de Rally Cross-Country, deberán ser publicadas en el Reglamento Particular.

El Reglamento Particular debe publicarse en el website oficial del evento al menos dos meses antes del inicio de la prueba.

1.1 Contenido

ART 1. INTRODUCCIÓN

Art 1.1 Texto similar al siguiente:

"Este Rally (Baja) se disputará de acuerdo con el código deportivo Internacional de la FIA y sus apéndices, el Reglamento Deportivo de Rally Cross-Country de la FIA, (RSRTT FIA), sus apéndices, y Códigos (AMA / NADA). El Reglamento Deportivo de Rally Cross-Country FADECH, sus apéndices y códigos, así como el Reglamento Antidopaje de la FIA, y sus modificaciones. Las normas de transito serán aplicadas a no ser que esté provisto de otra manera por el Reglamento Particular; todas las disposiciones y reglas anteriores serna aplicadas.

Las modificaciones, enmiendas y/o cambios hechos a este reglamento y regulaciones serán anunciadas sólo mediante aditivos fechados y numerados. Estos aditivos serán publicados por el organizador con aprobación de FADECH hasta el inicio de las verificaciones administrativas y por los comisarios deportivos después del inicio de los controles administrativos. Excepcionalmente, las modificaciones del itinerario pueden ser realizadas por el organizador.

Toda información adicional será publicada en la Guía del Rally. Todas las regulaciones de la FIA se puede encontrar en la siguiente dirección: <https://www.fia.com/regulations>.

Art. 1.2 Longitud de las Secciones Selectivas.

Art. 1.3 Número de Etapas, número de Secciones Selectivas y distancia total de la ruta.

Art. 1.4 Altitud media.

Art. 1.5 Características de los Sectores Selectivos.

Art. 2 ORGANIZACIÓN

Art. 2.1 Títulos para los que cuenta el Rally.

Art. 2.2 Números de visa: FIA/ FADECH y ASN o Asociación.

Art. 2.3 Nombre del organizador, dirección y datos de contacto (oficina permanente).

Art. 2.4 Comité organizador.

Art. 2.5 Comisarios.

Art. 2.6 Observadores y delegados FADECH.

Art. 2.7 Oficiales principales.

Art. 2.8 Ubicación de la sede del Rally y datos de contacto.

Art. 3 PROGRAMA, EN ORDEN CRONOLÓGICO (FECHAS Y HORARIOS)

-Publicación del Reglamento Particular.

-Fecha de cierre para inscripciones a tarifa reducida (si aplicable).

-Fecha de cierre de inscripciones.

-Fecha de publicación de la lista de inscripciones.

-Emisión de la Guía de Rally.

-Fecha límite para pedir combustible.

-Apertura / cierre Rally HQ.

-Tablón de anuncios oficial – ubicación.

-Recolección de material y documentos.

-Verificaciones administrativas.

-Apertura de la sala de prensa y acreditación de medios.

-Recolección de sistema de seguimiento de seguridad del Rally / NAVGPS / Sistema de alarmas.

-Verificaciones técnicas - sellado y marcado de componentes.

-Segunda revisión para vehículos que no pasaron la verificación técnica.

-Instrucciones para los conductores.

-Publicación del orden de salida y los tiempos de llegada del CH para la Etapa de clasificación (si corresponde).

-Fecha, hora y lugar del procedimiento para la selección de posiciones de inicio (si las hay).

-Conferencia de prensa previa al Rally.

-Publicación de la lista de salida para el inicio del Ceremonial (si la hay) y la Etapa 1

- Inicio ceremonial (si lo hubiera).

- Salida, lugar y hora del Rally.

- Final de la Etapa 1, lugar y hora prevista (Bajas solo).

- Publicación de listas de salida para Etapas posteriores, lugar y tiempo.

- Ceremonia de podio / Entrega de premios.
- Conferencia de prensa posterior al Rally.
- Verificación final.
- hora de publicación de la clasificación provisional.
- Publicación de la clasificación final. “Después que los comisarios deportivos han declarado la clasificación final”.

Art. 4 INSCRIPCIONES

- Art. 4.1 Fecha límite para inscripciones.
- Art. 4.2 Procedimiento de inscripción.
- Art. 4.3 Número de competidores y clases aceptados.
- Art. 4.4 Tarifas de entrada / paquetes de entrada para competidores privados.
- Art. 4.5 Información de pago detallada (incluido cualquier impuesto aplicable).
- Art. 4.6 Reembolsos.

Art. 5 SEGURO

Art. 6 PUBLICIDAD E IDENTIFICACIÓN.

- Art. 6.1 Publicidad obligatoria por parte del organizador.
- Art. 6.2 Publicidad opcional por parte del organizador.
- Art. 6.3 Identificación del piloto y copiloto.

Art. 7 NEUMÁTICOS

- Art. 7.1 Normativa de neumáticos
- Art. 7.2 Ley nacional de requisitos especiales (donde aplicable).

Art. 8 COMBUSTIBLE (SI APLICA)

- Art. 8.1 Requisitos técnicos.
- Art. 8.2 Procedimiento de pedido de combustible.
- Art. 8.3 Fecha de cierre del pedido de combustible.

Art. 9 VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

Art. 9.1 Documentos para presentar:

- Licencia de competidor (si el piloto también es competidor, también debe presentar esta licencia).
- Licencias de competición de piloto y copiloto.
- Licencia de conducir vigente del piloto y copiloto.
- Cédulas de identidad o pasaportes del piloto y del copiloto.
- Autorización ASN, para todos los pilotos y/o competidores extranjeros.
- Registro de toda la información sobre el formulario de entrada.

Art. 9.2 Horario.

Art. 10 VERIFICACIONES TÉCNICAS, SELLADO Y CALIFICACIÓN

- Art. 10.1 Lugar y hora de las verificaciones técnicas.
- Art. 10.2 Documentos obligatorios.
- Art. 10.3 Guardabarros.
- Art. 10.4 Equipo de seguridad para pilotos.
- Art. 10.5 Instalaciones técnicas necesarias.
- Art. 10.6 Cámaras a bordo.
- Art. 10.7 Equipo electrónico.
- Art. 10.8 Ley nacional de requisitos especiales (donde sea aplicable).

Art. 11. OTROS PROCEDIMIENTOS

Art. 11.1 Instrucciones para el conductor.

Art. 11.2 Parque cerrado antes de la salida.

Art. 11.3 Procedimiento y orden de la ceremonia de salida.

Art. 11.4 Trámite electrónico al inicio de un Sector Selectivo.

Art. 11.5 Fase de clasificación.

Art. 11.6 Procedimiento de llegada.

Art. 11.7 Facturación autorizada con antelación.

Art. 11.8 Tiempo oficial utilizado durante el Rally..

Art. 11.9 Entrega de libros de ruta.

Art. 11.10 Asistencia vehicular.

Art. 11.11 Cualquier procedimiento / actividades especiales que incluya las actividades promocionales del organizador.

Art. 12 IDENTIFICACIÓN DE FUNCIONARIOS

Art. 13 PREMIOS

Art. 14 VERIFICACIONES FINALES

Art. 14.1 Verificación final: qué equipos deben participar y ubicación.

Art. 14.2 Derecho de queja.

Art. 14.3 Depósito de llamada.

Anexo 1 Itinerario.

Anexo 2 Nombres y fotografías de los encargados de las relaciones con competidores y sus horarios.

Anexo 3 Adhesivos y colocación de publicidad adicional.

Anexo 4 Extractos del Anexo L de la FIA sobre trajes, cascos y otras provisiones de seguridad.

Anexo 5 Instrucciones de uso del sistema de seguimiento.

Anexo 6 Instrucciones de uso de comunicación vehículo a vehículo.

Anexos 7, 8, etc. Items a discreción del organizador.

APÉNDICE II

DOCUMENTOS ESTÁNDAR

2.- BOLETINES / ADITIVOS

Los aditivos que se definen en el artículo 2 de este Reglamento Deportivo de Rally Cross-Country.

Ellos se pueden publicar:

Por los organizadores hasta el inicio de los controles administrativos con la aprobación de FADECH. Excepcionalmente, las modificaciones relativas a la ruta, en comparación con lo aprobado en el momento de la emisión de aprobación de carrera, puede ser proporcionada por el organizador. No obstante, FADECH debe ser informada.

Por los comisarios deportivos durante toda la duración de la competencia. Sin embargo, los aditivos que detallan los cambios en el itinerario pueden ser publicados por el Director de Carrera. En todo orden, estas modificaciones deben ser informadas a los comisarios deportivos.

Los aditivos deben estar numerados y fechados (fecha y tiempo de visualización). Deben mostrarse / imprimirse en papel / fondo amarillo y se muestran en los tabloneros de anuncios oficiales, así como simultáneamente en el sitio web del evento. Si la publicación se hace solo en pantalla oficial digital, es obligatorio informar a los competidores electrónicamente de la publicación de cualquier aditivo.

Los competidores (o miembros de la tripulación) deben acusar recibo de cualquier aditivo, a través de una firma, a menos que sea materialmente imposible durante el transcurso del evento.

Un aditivo solo se puede publicar después de la aprobación de FADECH o después de su publicación por los comisarios deportivos (si aplica).

3.- GUÍA DEL RALLY

El objetivo es recopilar todos los documentos de trabajo en un solo documento, ya sea para los medios de comunicación, funcionarios, competidores. La Guía del Rally se puede publicar electrónicamente en al menos 8 semanas antes del inicio del evento. Es opcional que los organizadores impriman la Guía de Rally.

APÉNDICE II

DOCUMENTOS ESTÁNDAR

4.- ITINERARIO

4.1 Notas

Las casillas que indican los ingresos en el parque de asistencia y las zonas de asistencia a distancia, deben estar limitadas por una línea negra gruesa y encaso de impresión a color, en color celeste.

Las casillas que indican el reabastecimiento deben delimitarse por una línea negra fina y coloreado en amarillo.

Todos los ingresos al parque de asistencia / bivouac llevaran una letra A, B, C, etc.

El CH 0 es siempre el comienzo de la parte competitiva de un evento. Una ceremonia de salida "independiente" no se considera CH 0.

Los números de sección deben indicarse en el margen derecho.

EJEMPLO DE UNA SECCIÓN SELECTIVA POR DÍA

Leg 1		Friday 24 January 2020					
Sunrise hh.mm		Sunset hh.mm					
TC	Location	SS	Liaison	Total	Target	1st car	Section 1
SS		km	km	km	Time	due	
0	[Start location]					08:00	
1	[TC location]		9,00	9,00	00:27	08:27	
DSS1	[name of SS]				(00:05)	09:02	
PC 1	[PC location]	86,00					
PC 2	[PC location]	210,00					
T3RZ	Refuelling Zone (T3 only)	247,00					
1	Distance to next refuel	(73,00)	(12,94)	(85,94)	00:15		
PC 3	[PC location]	270,00					
ASS 1	[finish location]	320,00			expected Time of arrival	(14:22)	
1A	Service IN		12,94	332,94	00:28	(15:00)	
Service A ([location])							
FRIDAY TOTALS		320,00	21,94	341,94			
		93,58%	6,42%	100%			

EJEMPLO PARA UNA SECCIÓN SELECTIVA DIVIDIDA EN PARTES POR DÍA

Leg 1		Friday 24 January 2020					
Sunrise hh.mm		Sunset hh.mm					
TC	Location	SS	Liaison	Total	Target	1st car	Section 1
SS		km	km	km	Time	due	
0	[Start location]					08:00	
1	[TC location]		9,00	9,00	00:27	08:27	
DSS1	[name of SS]				(00:05)	09:02	
PC 1	[PC location]	86,00					
PC 2	[PC location]	210,00					
T3RZ	Refuelling Zone (T3 only)	247,00					
1	Distance to next refuel	(73,00)	(12,94)	(85,94)	00:15		
PC 3	[PC location]	270,00					
ASS 1	[finish location]	320,00			expected Time of arrival	(14:22)	
1A	Service IN		12,94	332,94	00:28	(15:00)	
Service A ([location])							
FRIDAY TOTALS		320,00	21,94	341,94			
		93,58%	6,42%	100%			

APÉNDICE II

DOCUMENTOS ESTÁNDAR

5.- ROAD BOOK

5.1 Requerimientos Generales

El Road Book debe distribuirse de acuerdo con este Reglamento Deportivo y las normas indicadas en el Reglamento Deportivo de Rally Cross-Country de la FIA.

Deberá haber un road book diferente para cada Etapa y con una forma fácil de distinguirlos

El road book estará en formato A5 y deberá estar encuadernado por la parte superior con un anillado metálico o cualquier otro tipo de encuadernación robusta. Es imprescindible que se pueda abrir 360 °.

La impresión debe ser a una cara, en un papel de 90 g /m2 espesor o más.

La impresión puede ser en blanco y negro o a color sobre papel blanco.

Todos los símbolos, textos y colores deben corresponder, en tamaño y color, al léxico del road book, a la plantilla y a esta descripción.

Todos los textos, frases y títulos deben estar prioritariamente en inglés.

Todas las páginas del road book deben estar numeradas para que pueda comprobarse que esté completo.

En el caso de cambios realizados en el road book, las páginas editadas deben estar en formato A5 para poder ser insertadas.

Si se ha agregado una nueva nota al road book (por ejemplo, por el "opening car"), las cajas con indicaciones modificadas deben estar resaltadas y los últimos y primeros cuadros debe imprimirse sin cambios.

5.2 Páginas de Información

La primera página debe contener el procedimiento del accidente y los números de teléfono del PC del Rally y servicios de emergencia.

La segunda página debe contener el itinerario en el formato "recuadro" para toda la Etapa.

La siguiente página debe contener la lista de waypoints, sin coordenadas, y debe mostrar los waypoints y controles (CH / CP) en orden ascendente.

Si las áreas de asistencia / reabastecimiento de combustible que están incluidas se deben incluir en la casilla correspondiente.

El road book debe contener una lista de todos símbolos utilizados.


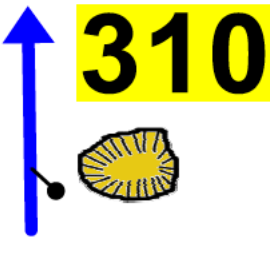
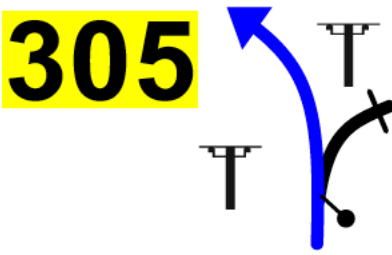
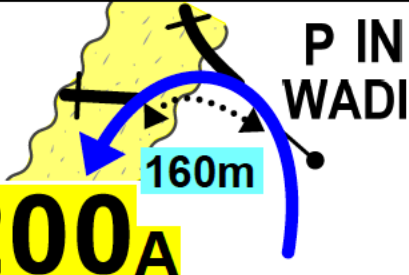
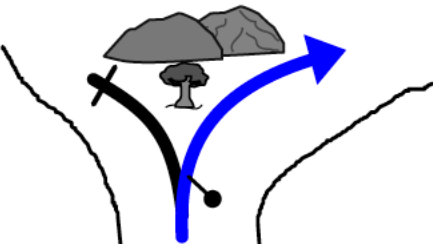
5.3 Señalización de Zonas en el Road Book.

Zone / Control	Roadbook box				Physical ground sign	NAV/SYS
	Waypoint	Distance	Diagram	Description		
SPEED CONTROL ZONE						
Start Speed Control Zone	DZ			← Speed example		Speed Zone Alerts Vehicle speed
Finish Speed Control Zone	FZ			← Speed example		
PASSAGE CONTROL WITH SPEED CONTROL ZONE FINISH AFTER CP						
Start Speed Control Zone	DZ					Speed Zone Alerts Vehicle speed
Passage Control Finish Speed Control Zone	CP		CPN°			
PASSAGE CONTROL WITH SPEED CONTROL ZONE CONTINUE AFTER CP						
Start Speed Control Zone	DZ					Speed Zone Alerts Vehicle speed
Passage Control	CP		CPN°			
Finish Speed Control Zone	FZ					
NEUTRALISATION WITH REFUELING						
Start Neutralisation Start Speed Control Zone	DN					Neutralisation time Countdown and Speed Zone Alerts Vehicle speed until FINISH of Neutralisation
Passage Control	CP		CPN°			
Refueling						
Waiting before RESTART 100m before FZ						Vehicle to cross line not earlier than 60s before START time
					On both sides to create a line	
Stop at RESTART line	FN					Vehicle stop at this line and wait until START signal is given
					On both sides to create a line	
Finish Neutralisation						FINISH Neutralisation
NEUTRALISATION OR TRANSFER (ROAD SECTION ONLY)						
Start Neutralisation or Transfer	DN DT					START Neutralisation or Transfer Time Countdown
Waiting before RESTART 100m before FZ						Vehicle to cross line not earlier than 60s before START time
					On both sides to create a line	
Stop at RESTART line	FN FT					Vehicle stop at this line and wait until START signal is given
					On both sides to create a line	
Finish Neutralisation or Transfer						FINISH Neutralisation or Transfer

Zone / Control	Roadbook box			Physical ground sign	NAV/SYS
	Waypoint	Distance	Description		
SERVICE ZONE					
Service Area Zone Start and Finish				Start Finish	
SELECTIVE SECTION					
Start Selective Section	DSS		DSS		
Finish Selective Section	ASS		ASS		
MEDIA ZONE					
Media Zone Start and Finish				Start Finish	

TRACKS	WAYPOINTS	ON TRACK	SYMBOLS
Tarmac road	Masked WP	Bump	Fence
Track Piste	Control WP	Dip hole	Barbed fence
Off track (HP)	Security WP	Compression	Rail road
Low visible track / traces	Navigation WP	Ditch	Hole
P Track Piste	Precise WP	Summit	Collapse, ditch, ravine, etc.
PP Principal track/ piste	Visible WP	Above bridge	Ruts
RO Road	Eclipse WP	Under bridge	Twisty / sinuous
P// Parallel track/piste	Waypoint number	Step up	Bumpy / broken
HP Off track Sight driving!	CONTROLS		Step down
HP Off track forbidden	Start Selective Section	Up hill Down hill	Lateral inclination
FPP Follow principal track/piste	Arrival Selective Section	Cut danger	Post
FRO Follow road	Check point	Right or Left over crest	Electric pole
SA Sandy	Start/Finish Neutralisation	Fence gate	Electric line
GV Gravel	Start neutralisation with speed limit	Fence with cattle gate	High voltage tower
SAFETY	Start/Finish Transfer	Wall gate	Antenna
Danger Level 1	Start transfer with speed limit	Wading / water cross	Well
Danger Level 2	T:25 Neut./transfer max. time allowed	Concrete pass	Tanks
Danger Level 3	Waiting for restart	CAPS	Barrels
Global danger in the note	Stop for restart	CAP Exit cap	Notable elements
Start Speed limit	Fuel zone with authorized cat.	CAP Average cap	Tires
Finish Speed limit	Time control	CAP Calculated cap (only HP)	Sign posts
Stop	Assistance Service	OBLIC Cap that turns	Restricted/protected area
Important	Tyre marking zone		Buildings / houses
25,25 Red line under km = danger 2 in the note	End zone		Church / mosque

SYMBOLS		SYMBOLS		ABBREVIATIONS		ABBREVIATIONS	
Ruine / abandoned	Small wadi	VG	Vegetation	EFF	Collapsed		
Fort / castle	Large wadi	L/R	Left and Right	ORN	Ruts		
Cemetery	Sandy wadi	R/L	Right and Left	BAD	Bad		
Village	River (water)	onL	On left	RP	Rejoin		
Bivouac	Lake / puddle	onR	On right	BTW	Between		
Tunnel	Plain / chott	kpL	Keep to the left	MODIF	Modification from Opening Car		
Pipeline	Towards / direction	kpR	Keep to the right	NEW NOTE	New note from Opening Car		
Wall	Road works	kpS	Keep straight	BIG SMALL FOLLOW	Written as text (English)		
Native / local camp	Reset / recal trip	-V	Less visible*				
Petrol station & type of fuel	Distance	±V	More/less visible				
Monument	DUNES / SAND	ALT	Alternance				
Animals individual	Sandy plain	/	During				
Animals	Big bowl "cuvette"	IN	In / into				
Cairn	Sand spit	ET	And / next				
Rocks	Dune	A	At				
Mountain	Broken dune	CX	Stone / stony				
Tree	Dunes	E3	Narrow*				
Palm tree	DN	Dune	Q^T	Quit / leave*			
Camel grass	DNX	Many dunes	TJS	Always			
Vegetation	DNT	Small dune "dunette"	NBX	Many			
Slope	L1 L2 L3	Dunes difficulty level	IMP	Imperative			

17	ETAPE XX / XXXXXX - XXXXXX / SS	Km : 163,56
60,92		30 FESH 25 FESH
0,56 DZ		
61,37		GO ALONG ELEC LINE OBLIC 360 30 /1km A 26
0,45 FZ		
63,23		
1,86 ↓		
63,44		KpL
0,21 C	200_A	27
64,30		30 SWITCH VALLEY 28
0,86 DZ		

Next 0,39

18	ETAPE XX / XXXXX - XXXXX / SS	Km : 163,56
<p>64,69</p> <p>0,39 FZ</p>		<p>ET TJS PP</p> <p>SA 259</p> <p>30^A (29)</p>
<p>67,82</p> <p>3,13</p>		<p>334 ET à 250m</p> <p>315^A</p>
<p>68,88</p> <p>1,06 C</p>		<p>36^A NBX P//</p> <p>38^A ET (30)</p>
<p>71,10</p> <p>2,22</p>	<p>MODIF</p>	<p>290^A</p>
<p>71,49</p> <p>0,39</p>		<p>360^A ET</p> <p>VALLEY</p> <p>345^A</p>

Next 2,28

APÉNDICE II

DOCUMENTOS ESTÁNDAR

6.- TARJETA DE TIEMPO

6.1 Aspectos Generales

El modelo estándar FIA (que está mas abajo) es opcional pero muy recomendado.

Se entregará una nueva tarjeta de tiempo al menos al comienzo de cada Etapa.

La hora donde se entrega cada tarjeta de tiempo debe estar marcada en la tarjeta de tiempo.

El tiempo asignado para cubrir la distancia de un enlace aparecerá en la tarjeta de tiempo.

Las horas y los minutos siempre se muestran de la siguiente manera: 00:01 - 24:00, solo los minutos que hayan transcurrido serán contados.

Las tarjetas de tiempo deben recogerse en el final de cada Etapa.

Las tarjetas de tiempo usadas deben estarán disponibles para que los equipos puedan comprobar sus resultados.

Idealmente, se debe usar una nueva tarjeta de forma separada, para una flexi-asistencia, desde el final de una Etapa. (si corresponde)

Un organizador puede proponer a FADECH el uso una tarjeta de tiempo electrónica en lugar de un sistema escrito. El uso de tal sistema debe ser aprobado por FADECH de antemano.

6.2 Presentación

Vea el ejemplo a continuación.

Tamaño: 21 cm x 14 cm (DIN A5)

La tarjeta debe ser de al menos 300gsm o 270um papel de poliéster (para condiciones climáticas adversas). Considere que el papel de poliéster, aunque impermeable, no se puede doblar fácilmente. Una alternativa es producir una tarjeta de tiempo con tapa, es decir, una tarjeta de 21 x 29 cm (DIN A 4) doblada, que tiene una cubierta para proteger el área de escritura.

El color de impresión es gratuito. Por ejemplo, el organizador puede usar un color de un patrocinador o un color diferente para cada Etapa o simplemente gris y negro.

Ejemplo de Tarjeta de Tiempo

Desert Rally	Leg Nº 2 From: TC 3 - Start Leg 2 To: TC 5 - End Leg 2 Bivouac	Comp No:														
TC 3 - Leg Start	Provisional Time : :	Actual Time : :														
RS 1 : 130.06 Km	Target Time 1 h 55															
TC 4 end of RS 1	Competitor's Use : :	Actual Time : :														
	+ 5 Minutes															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;">SS 2</td> <td style="padding: 5px;">ASS 2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;">High Dunes</td> <td style="padding: 5px;">Finish 2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;">222.80 Kms</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"></td> <td style="padding: 5px;">DSS 2</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"></td> <td style="padding: 5px;">Start 2</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"></td> <td style="padding: 5px;">Time Taken</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"></td> <td style="padding: 5px;">: :</td> </tr> </table>	SS 2	ASS 2	High Dunes	Finish 2	222.80 Kms			DSS 2		Start 2		Time Taken		: :	: :	: :
SS 2	ASS 2															
High Dunes	Finish 2															
222.80 Kms																
	DSS 2															
	Start 2															
	Time Taken															
	: :															
RS 2 : 18.00 Km	Target Time 0 h 40															
TC 5 / Bivouac	Competitor's Use : :	Actual Time : :														
Early Check In is authorised at end of Leg																
WPT	<input type="checkbox"/>	SPEED <input type="checkbox"/>														

APÉNDICE II

DOCUMENTOS ESTÁNDAR

7.- LISTA DE REGISTRO (ENTRY LIST)

7.1 Lista Provisional de inscritos

Al cierre de las inscripciones como se indica en el Reglamento Particular, el organizador publicará una lista provisional de inscritos en orden numérico en su sitio web.

Esta lista provisional de inscritos incluirá:

- Los números de competencia asignados
- El nombre completo de los competidores tal como aparece en la licencia del competidor (no en su nacionalidad).
- Los nombres del piloto / copiloto y sus nacionalidades. (de acuerdo con sus licencias).
- La marca y modelo del vehículo involucrado.
- La clase y el grupo del vehículo involucrado.
- Estado de piloto prioritario FADECH.
- El número de pasaporte técnico de la FIA / FADECH / ASN (TT-XXXXX).
- El número del formulario de homologación de la FIA (Solo vehículos T2 y T5).

FADECH entregará cualquier comentario y remitirá la lista aprobada en un plazo de tres días al organizador.

Después de la aceptación por parte FADECH, la lista de inscripciones se puede publicar.

7.2 Lista de Inscritos

La lista de entrada y todas las clasificaciones / resultados incluirá:

- Los números de competencia asignados.
- El nombre completo del competidor (no en su nacionalidad).
- Los nombres del piloto / copiloto y sus nacionalidades. (de acuerdo con sus licencias)
- La marca y modelo del vehículo involucrado.
- La clase y el grupo del vehículo involucrado.
- Estado de piloto prioritario FADECH.

Cabe señalar que los nombres de los competidores deben aparecer en la lista de entrada exactamente como aparecen en la licencia del competidor.

APÉNDICE II

DOCUMENTOS ESTÁNDAR

8.- LISTA DE LARGADA Y RESULTADOS DEL EVENTO

La lista de largada y de resultados pueden ser publicados antes de la hora mencionado en el Reglamento Particular o en un aditivo, pero los tiempos especificados en las listas SIEMPRE DEBEN ser los mencionados en el Reglamento Particular o en un anexo.

Si la publicación de una lista programada para un tiempo determinado es retrasada, el Director de Carrera publicará una nota con el nuevo horario programado para su publicación.

8.1 Lista de Tripulaciones Autorizadas a Tomar la Salida

- Debe presentarse al final de las verificaciones administrativas y técnicas.
- Debe estar firmado por el Director de Carrera después de la aprobación de los comisarios deportivos y publicada a la hora indicada en el Reglamento Particular.

8.2 Especial de Calificación (si aplica)

8.2.1 Lista de Participantes para la Etapa 1 / Sección 1 Para la Especial de Calificación (SQ)

- Debe presentarse al final de las verificaciones administrativas y técnicas.
- Debe estar firmado por el Director de Carrera después de la aprobación de los comisarios deportivos y publicado a la hora indicada en el Reglamento Particular.
- Debe indicar la hora de salida (CH-0) para todos competidores elegibles.
- La nota al pie significa "Sujeto a nuevas verificaciones técnicas para el coche (s) N ° ...".

8.2.2 Clasificación Provisional de la Especial de Calificación (SQ)

- Debe incluir a todos los competidores que hayan completado la SQ.
- Debe estar firmado por Director de Carrera después de la aprobación de los comisarios deportivos y publicado en el momento que se indica en el Reglamento Particular.

La clasificación final de la especial de calificación, debe ser aprobada y firmada por los comisarios deportivos y publicada después de la expiración de los plazos de protestas.

8.3 Ceremonia de Largada y Etapa 1/ Sección 1

8.3.1 Lista de Participantes Para la Ceremonia de Largada

- Debe presentarse al final de las verificaciones administrativas y técnicas.
- Debe estar firmado por el Director de Carrera después de la aprobación de los comisarios deportivos y publicado a la hora indicada en el Reglamento Particular.
- Debe indicar los horarios de salida para todos competidores.

O

8.3.2 Lista de Participantes de la Etapa 1 / Sección 1 (No SQ)

- Debe presentarse al final de las verificaciones administrativas y técnicas.
- Debe estar firmado por el Director de Carrera después de la aprobación de los comisarios deportivos y publicado a la hora indicada en el Reglamento Particular.
- Debe indicar la hora de salida para todos competidores en CH-0.
- La nota al pie significa "Sujeto a nuevas verificaciones técnicas para el coche (s) N °... "

Y / 0

8.3.3 Lista de Participantes de la Etapa 1 / Sección 1 (Con SQ)

- Debe presentarse al final del especial de calificación y de los puestos de salida.
- Debe estar firmado por el Director de Carrera después de la aprobación de los comisarios deportivos y publicado a la hora indicada en el Reglamento Particular.
- Debe indicar los horarios de salida para todos competidores.
- La nota al pie significa "Sujeto a nuevas verificaciones".

8.4 Cada Etapa del Evento (Excepto la Última Etapa)

8.4.1 Resultado al Final de la Última Sección Selectiva

Deben ser presentados para consideración de los comisarios, sin firmar.

8.4.2 Lista de Salida Para la Siguiete Etapa

- Debe ser propuesto por el Director de Carrera. Los comisarios deportivos pueden reposicionarlos.
- Debe estar firmado por el Director de Carrera y publicado en la hora indicada en el Reglamento Particular.
- Debe incluir las tripulaciones retiradas del evento.

8.4.3 Clasificación No Oficial Parcial Después de la Etapa "x"

- Debe estar firmado por el Director de Carrera y publicado con la hora real de publicación.
- Debe ser publicado cuando todas las penalizaciones han sido informadas.

8.5 Última Etapa del Evento

8.5.1 Clasificación Provisional

- Debe incluir a todos los competidores que hayan completado el Rally.
- Debe estar firmado por el Director de Carrera a la hora indicada en el Reglamento Particular.
- La nota al pie significa:
 - a) "Sujeto a los resultados de las verificaciones técnicas finales "(para toda la clasificación).
 - b) "Sujeto a los resultados del análisis de combustible de rutina para los siguientes vehículos ... "(si los resultados de combustible no están disponible en el Rally).
 - c) "Sujeto a otras verificaciones a realizar por parte de los comisarios técnicos para el vehículo N °...".

- d) "Sujeto a la decisión de comisarios deportivos del vehículo N °....".
 - e) "Sujeto a los resultados de una inspección completa del motor para vehículo N °...".
- La clasificación provisional debe publicarse a la hora indicada en el Reglamento Particular (o en un aditivo), tan pronto como sea posible después del último vehículo en el control final, incluso si las verificaciones técnicas ya se están realizando.

8.5.2 Clasificación Final

Debe Incluir:

- Todos los competidores que tomaron la salida del Rally.
- Todos los competidores que han completado el Rally.
- Todos los competidores que se han retirado del Rally, marcado como "DNF".
- Todos los competidores que han sido eliminados de la clasificación por el Director de Carrera, marcado como "DNC".
- Todos los competidores descalificados del Rally marcados como "DIS".
- Debe ser aprobado y firmado por los comisarios deportivos después de la expiración del tiempo para las protestas, si las verificaciones técnicas finales no son completadas.

"Sujeto al resultado de la verificación técnica final".

Debe ser aprobado y firmado por los comisarios deportivos, una vez que las verificaciones técnicas finales han terminado (en el caso de que se presente un recurso de apelación por verificaciones técnicas, etc. Puede ser agregada una advertencia):

- a) "Sujeto a los resultados del análisis de combustible de rutina para los siguientes vehículos ... "(si los resultados de combustible no están disponible en el Rally).
- b) "Sujeto a otras verificaciones a realizar por parte de los comisarios técnicos para el vehículo N °...".
- c) "Sujeto al resultado de la apelación por el competidor del vehículo N °...".
- d) "Sujeto a los resultados de una inspección completa del motor para vehículo N °...".
- e) "Sujeto a los resultados de las pruebas antidopaje para las siguientes tripulaciones:...".

8.6 Asignación de Puntos Para el Campeonato Nacional

Al final del Rallye los comisarios deportivos otorgarán puntos en función de todas las clasificaciones del Rally. El documento debe estar firmado y enviado a FADECH.

APÉNDICE III

SEGURIDAD DE LA TRIPULACIÓN

Las recomendaciones para la supervisión de la ruta y los servicios de emergencia se establecen en el Artículo 6 del Apéndice H del Código Deportivo Internacional (CDI). Estas recomendaciones deben servir como guía para los organizadores del Rally y deben ser respetadas.

1.- KIT MÉDICO

Un botiquín médico válido y sellado, compatible a las especificaciones para Cross-Country (lista técnica FIA N° 83), debe colocarse en el interior del vehículo.

El piloto y el copiloto deben poder acceder fácilmente a él. Su ubicación debe ser clara e indicada por una flecha naranja en el vehículo.

La siguiente información debe estar visible en cada botiquín médico y de supervivencia:

- Fabricante.

- Modelo

- Número de serie

- Fecha de validez

Los pilotos son responsables de sus medicamentos. Tienen que comprarlos, cargarlos y llevarlos con cuidado.

El botiquín médico se debe considerar en el peso mínimo del vehículo, mientras que el kit de supervivencia no tiene por qué serlo.

2.- KIT DE SUPERVIVENCIA

Cada tripulación debe tener a bordo de su vehículo el siguiente equipamiento además del kit médico.

- 1 triángulo reflectante.

- 2 cortadores de cinturón de seguridad, accesibles cuando el cinturón está abrochado.

- 2 antiparras de moto / trabajo (con un borde suave del lado de la cara).

- 2 chalecos de seguridad.

- 1 x luz de seguridad (linterna), Powerflare® o similar.

- 1 x cuerda de remolque de 9mts.

- Calzado y ropa abrigados si la carrera tiene lugar a temperaturas inferiores a 5 ° C.

- 1,5 litros de bebida no-alcohólica por persona con sistema de tubos CamelBak® o similar con boquillas para facilitar la absorción de líquidos durante la carrera.

PARA CARRERAS CROSS COUNTRY TIPO A (Etapas de Arena)
(adicional a lo expresado en el artículo anterior)

-1 x pala.

-1 x faro, mínimo 1000 lúmenes con baterías extra.

-Raciones de comida de supervivencia, 1000 calorías por persona (por ejemplo, PowerBar® o similar).

-Una reserva de 5 litros de agua potable en un tanque que debe ser fácilmente accesible sin tener que usar herramientas.

-1,5 litros adicionales de bebida no-alcohólica por persona con sistema de tubos CamelBak® o similar con boquillas para facilitar la absorción de líquidos durante la carrera.

Las tripulaciones deben llegar al final de la Etapa con la reserva de 5 litros de agua, a menos que se hayan detenido en el especial durante más de 5 minutos.

3.- DISPOSITIVO DE COMUNICACIÓN DE EMERGENCIA

Además de los kits médicos y de supervivencia, cada tripulación debe tener consigo lo siguiente:

-Dispositivo de comunicación de emergencia: Un sistema de monitoreo con funciones SOS es obligatorio; este debe ser proporcionado por el organizador mediante el pago del arriendo a la empresa que presta el servicio. (Se podrá solicitar una caución)

Presionar el botón SOS en el dispositivo de seguimiento sin una razón de seguridad válida puede resultar la descalificación de la competición, así como la imposición de una sanción económica al piloto por caso de intervención del organizador (Ej.: llamado del helicóptero por razones NO médicas)

4.- CONTROLES

Se puede verificar el equipo médico y de supervivencia por los verificadores técnicos en cualquier momento.

Cualquier tripulación que no tenga un kit médico (Art. 1) y un kit de supervivencia (Art. 2) según se requiera en Reglamento Particular, ser informado a los comisarios deportivos, quienes pueden, en consulta con el Director Médico, aplicar una penalización a su discreción.

APÉNDICE IV

CONDICIONES ESPECÍFICAS DE LOS VEHÍCULOS GRUPOS T2 Y T5

1.- En los vehículos de estas categorías, las siguientes piezas:

- Caja de cambios,
- Caja de transferencia,
- Eje frontal,
- Eje trasero,

no deben ser reemplazados y/o desarmados y el bloque del motor en su conjunto de (carcasa inferior) no debe estar separado.

2.- El competidor deberá disponer en su vehículo de agujeros con un diámetro mínimo 1,5 mm para permitir la instalación de sellos (que no pueden removerse) para evitar:

- El cambio de piezas completas.
- El desmontaje para reparar las piezas que han sido selladas (perforando los ojettillos en las carcasas, cabezas de tornillos principales. Etc.).
- Estos orificios deben ser de fácil acceso para los verificadores para que puedan sellar las piezas sin dificultad.

3.- Si un competidor presenta su vehículo en las verificaciones técnicas sin haber perforado los agujeros para sellar como se especifica en este reglamento, no se le permitirá participar en esta categoría. Todas las protecciones inferiores deben ser removidas antes de las verificaciones, para facilitar el acceso.

4.- Las piezas que no se pueden cambiar y/o reparar son los siguientes:

- Ejes (delantero y trasero) completos (carcasas, puntal del eje, nariz puente, todas las piezas mecánicas internas, etc.) con la excepción de los semiejes y junta de cardán.
- Cajas de cambios completas (principal y secundaria, todas las partes mecánicas internas, etc.).
- Cajas de transferencia completas (carcasas principales y secundaria, todas las partes mecánicas internas, etc.).
- Bloque de motor completo con bielas y carcasa inferior del motor.
- Culata desnuda.
- Turbo (s) si está equipado.

5.- Solo las siguientes partes pueden separarse (a condición de que esto se puede hacer sin quitar los sellos) para realizar reparaciones:

- Culata y bloc del motor (para juntas de culata de cilindros y válvulas).
- Bloc del motor, cárter de embrague (para embrague completo).

6.- Para no ser penalizados por pérdidas cualquier sello, el competidor puede pedir a los verificadores técnicos que agreguen empastes en lugares que considera vulnerables.

7.- La ausencia, notificada o no, de una marca de identificación de piezas selladas resultará la descalificación del vehículo de la categoría T2; Sin embargo, si los comisarios deportivos lo deciden, el competidor puede continuar corriendo en Grupo T1.


8.- Para la categoría T5, una penalización fija de 50 horas se aplicará al tiempo total. Las partes nuevas que se han reemplazado se sellarán de nuevo.

APÉNDICE V


CONECTORES DE ALIMENTACION ELÉCTRICO ESTÁNDAR

- 1.- El organizador debe proporcionar al competidor un SISTEMA DE NAVEGACIÓN GPS y un sistema de rastreo equipado con un conector de alimentación de acuerdo con las siguientes especificaciones.
- 2.- El competidor debe asegurarse de que las conexiones sean disponibles en su vehículo.
- 3.- Sí la unidad de monitorización tiene una línea CAN-BUS, debe colocarse como se muestra a continuación:

Dos conectores C1 en el lado del coche

C1	Connector Name	Tracking Power & CAN			Label	TRACKING SUPPLY	
	Connector Type	DTMD6-6S			Label Pos	80mm	from Conn
	Boot						
	Extras						
Pin	Function	Gauge	Wire Type	Dest1	Dest2	Dest3	Shell
1-1	VBATTN	24					
1-2							
1-3							
1-4	VBATTP	24					
1-5	CAN H (optional)	26					
1-6	CAN L (optional)	26					
Screen							

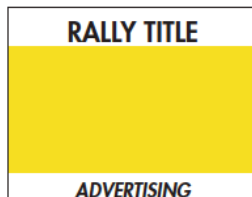
Conector C2 en la unidad de rastreo y al lado del sistema de navegación GPS

C2	Connector Name	Tracking unit / NAV-GPS			Label	TRACKING UNIT	
	Connector Type	DTMD4-6P			Label Pos	80mm	from Conn
	Boot						
	Extras						
Pin	Function	Gauge	Wire Type	Dest1	Dest2	Dest3	Shell
2-1	VBATTN	24					
2-2							
2-3							
2-4	VBATTP	24					
2-5	CAN H (optional)	26					
2-6	CAN L (optional)	26					
Screen							

APÉNDICE VI

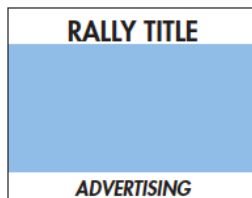
PLACAS DE IDENTIFICACIÓN

El organizador proporcionará un juego de placas de identificación compuesto por:
1 placa de Rally y 3 paneles con los números de carrera como se muestra a continuación.



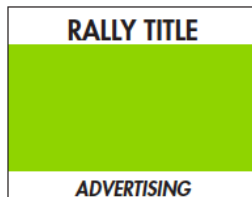
Service / Assistance

Yellow background / Fond jaune
Black numbers / Chiffres noirs
Yellow colour to match Pantone 107C colour
Couleur jaune correspondant à la couleur Pantone 107C



VIP, Guest (No official function) / VIP, Invités (Pas de fonction officielle)

Light blue background / Fond bleu clair
Black numbers / Chiffres noirs
Blue colour to match Pantone 283C colour
Couleur bleue correspondant à la couleur Pantone 283C



Media / Médias

Mid green background / Fond vert
Black numbers / Chiffres noirs
Green colour to match Pantone 375C colour
Couleur verte correspondant à la couleur Pantone 375C



FIA Officials / Officiels FIA

White background / Fond blanc
Black writing / Lettres en noir



Event Organization / Organisation de l'Epreuve

Red background / Fond rouge
White writing / Lettres en blanc
Red colour to match Pantone 032C colour
Couleur rouge correspondant à la couleur Pantone 032C

APÉNDICE VII

REQUISITOS DEL SISTEMA DE SEGUIMIENTO Y NAVEGACIÓN

1.- REQUISITOS RELATIVOS AL SISTEMA DE SEGUIMIENTO

- Seguimiento GSM / GPRS.
- Seguimiento SATÉLITE si el seguimiento GSM / GPRS no cubre la zona.
- Alerta de parada manual y automática del vehículo en el PC del Rally.
- Alertas de seguridad SOS / OK en el PC del Rally.
- Comunicación bidireccional por voz y/o por mensajes al PC del Rally.
- Interfaz de datos de monitoreo en tiempo real para el sitio web / aplicación móvil.

2.- REQUISITOS DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN GPS

- Función para habilitar la validación mediante puntos de ruta de inicio y finalización de las zonas de control de velocidad.
- Control de velocidad máxima (T3, T4 y T5 en los Sectores Selectivos y todos los vehículos en los sectores de enlace).
- Advertencia de peligro al acercarse a un WPS.
- Control de CP virtual.
- Función de cuentakilómetros GPS.
- Ajuste automático del odómetro en waypoints.
- Posibilidad de configurar diferentes tipos de waypoints con diferentes radios de validación (solo Rally).
- Función de confirmación de validación de waypoint en orden cronológico (solo Rally).
- Función de temporización automática de neutralizaciones para repostar y sectores de enlace (solo Rally).
- Función GOTO waypoint (solo Rally).
- Función de advertencia al conducir en dirección marcha atrás (solo Rally).
- En caso de emergencia, el sistema debe hacer que todos los waypoints queden visibles si se introduce el código "5555" u otro.

3.- REQUISITOS RELATIVOS A LA COMUNICACIÓN VEHÍCULO A VEHÍCULO (SENTINEL)

- Debe estar integrado en el sistema de monitoreo o en el dispositivo GPS.
- Solicitudes de sobrepaso de comunicación vehículo a vehículo y detección si el vehículo solicitante está en el mismo track.
- Alarma en caso que un vehículo se detenga en la trayectoria de un competidor.
- Alarma de colisión entre vehículos.
- Señal acústica de alarmas y excesos velocidad.

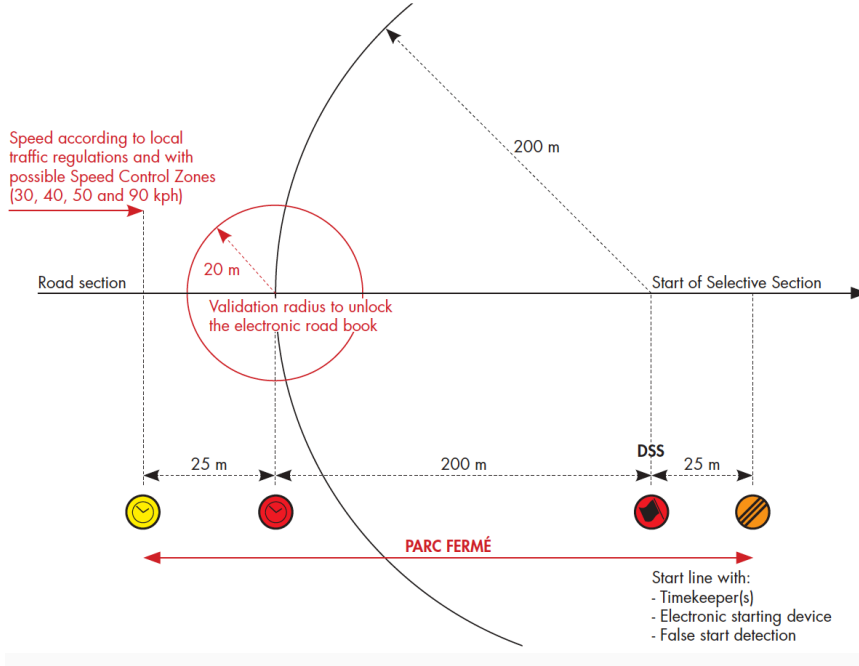
4.- NOTA

Los dispositivos de seguimiento y dispositivos de navegación GPS deben ser compatibles con la conexión de alimentación estándar descrita en el Apéndice V.

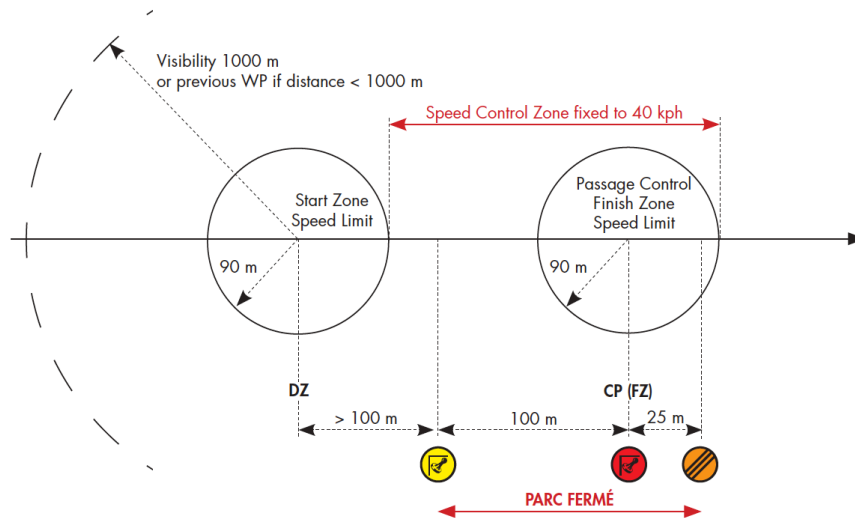
APÉNDICE VIII

NORMAS PARA LAS ZONAS DE CONTROL

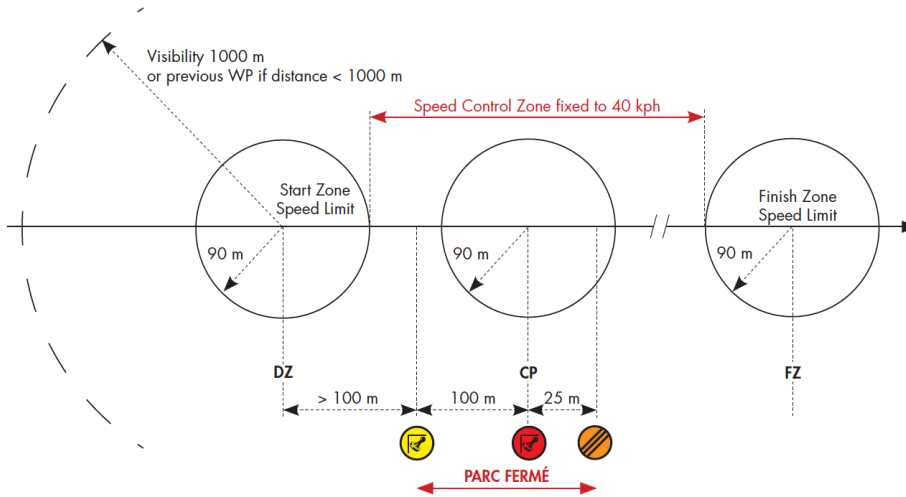
1.- SALIDA DE UN SECTOR SELECTIVO DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 17.2



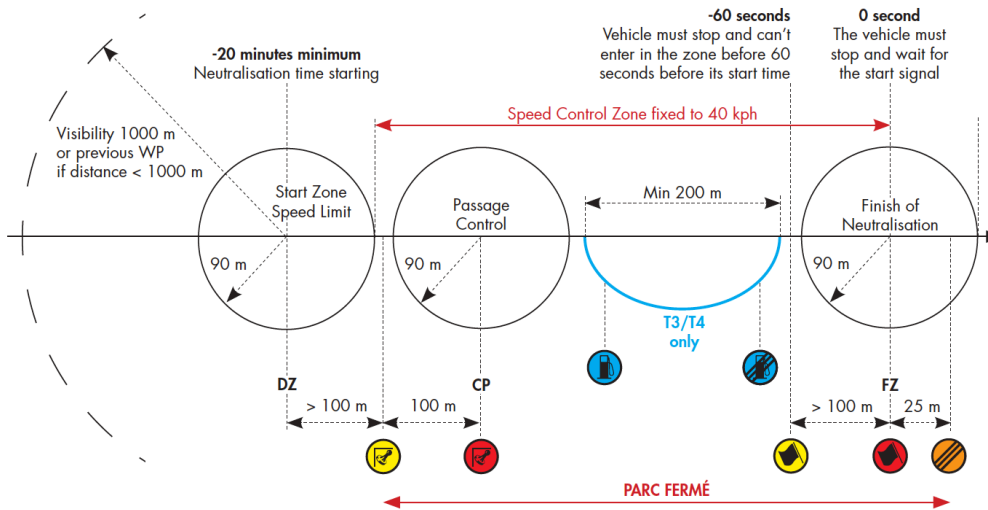
2.- CONTROL DE PASO SEGÚN ARTÍCULO 16.8



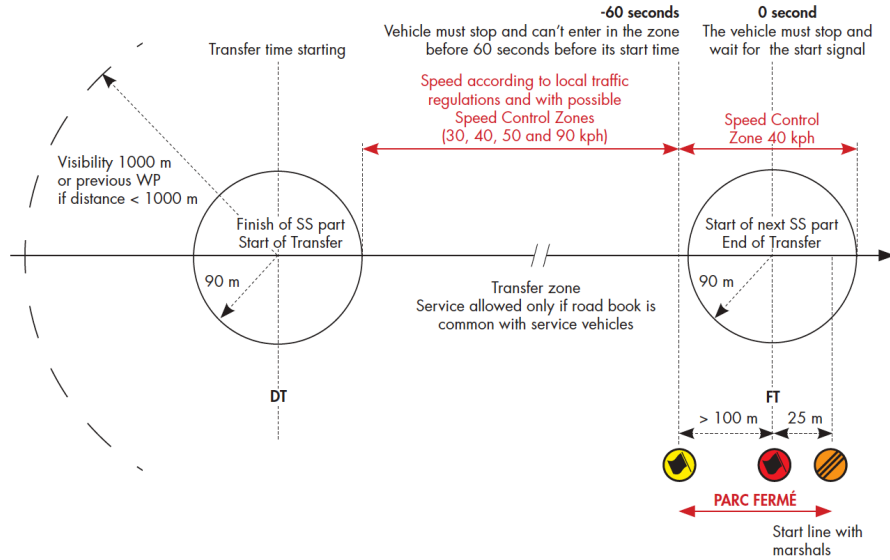
2A.- CONTROL DE PASO DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 16.8 ALTERNATIVA



3.- ZONA DE NEUTRALIZACIÓN DE 15 MINUTOS PARA TODOS LOS VEHÍCULOS (REPOSTAJE EN COMBUSTIBLE T3 / T4) SEGÚN ARTÍCULO 17.18.1



4.- ZONA DE NEUTRALIZACIÓN DE ACUERDO CON ARTÍCULO 17.18.2



5.- LLEGADA DE UN SECTOR SELECTIVO DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 17.1

