

COMISIÓN NACIONAL DE RALLY REGLAMENTO NACIONAL DEPORTIVO DE RALLY 2026 - 2028

Contenido

➤ ARTÍCULO 1. PRINCIPIOS GENERALES	2
➤ ARTÍCULO 2. CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS	2
➤ ARTÍCULO 3. APLICACIÓN	2
➤ ARTÍCULO 4. AUTORIDADES Y DELEGADOS DE LOS CAMPEONATOS Y COMPETENCIAS	2
➤ ARTÍCULO 5. AUTOS ADMITIDOS	5
➤ ARTÍCULO 6. CAMPEONATOS, COMPETENCIAS, COPAS, OTROS	6
➤ ARTÍCULO 7. VUELTA AL ECUADOR	7
➤ ARTÍCULO 8. PUNTOS PARA CAMPEONATOS, COMPETENCIAS, COPAS Y OTROS	8
➤ ARTÍCULO 9. CARÁCTER DE LOS CAMPEONATOS Y COMPETENCIA	9
➤ ARTÍCULO 10. CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLIES	9
➤ ARTÍCULO 11. DOCUMENTACIÓN OFICIAL	10
➤ ARTÍCULO 12. INSCRIPCIONES	12
➤ ARTÍCULO 13. NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD	14
➤ ARTÍCULO 14. RECONOCIMIENTOS Y SHAKEDOWN	16
➤ ARTÍCULO 15. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS, TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD	17
➤ ARTÍCULO 16. CONTROLES HORARIOS	18
➤ ARTÍCULO 17. PROCEDIMIENTO DE REAGRUPAMIENTO	19
➤ ARTÍCULO 18. PARQUE DE ASISTENCIA Y PARQUE CERRADO	19
➤ ARTÍCULO 19. ORDEN DE PARTIDA	20
➤ ARTÍCULO 20. DESARROLLO DE LA COMPETENCIA	20
➤ ARTÍCULO 21. PUBLICACIÓN DE RESULTADOS Y PODIUM DE PREMIACIÓN	22
➤ ARTÍCULO 22. PREMIACION	23
➤ ARTÍCULO 23. RECLAMACIONES Y APELACIONES	23
➤ ARTÍCULO 24. DESCALIFICACIONES	24
➤ ARTÍCULO 25. NEUMÁTICOS	25
➤ ARTÍCULO 26. COMBUSTIBLE	26
➤ ARTÍCULO 27. REQUERIMIENTOS ORGANIZATIVOS	27
➤ ARTÍCULO 28. LICENCIA DEPORTIVA NACIONAL FEDAK	30
➤ ARTÍCULO 29. SANCIONES	31
➤ ARTÍCULO 30. DEFINICIONES	31
➤ ARTÍCULO 31. DISPOSICIONES GENERALES	34
ANEXO 1 Tabla de Señales (pancartas) estándar de control - <i>Formato</i>	35
ANEXO 2 CRONOGRAMA / ITINERARIO FORMATO	38
ANEXO 3 LIBRO DE RUTA (ROAD BOOK) FORMATO	39
ANEXO 4 CARNES DE CONTROL – CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY FORMATO	41

➤ ARTÍCULO 1. PRINCIPIOS GENERALES

De acuerdo a lo establecido en el artículo 381 de la Constitución de la República, "El Estado protegerá, promoverá y coordinará la cultura física que comprende el deporte, la educación física y la recreación, como actividades que contribuyen a la salud, formación y desarrollo integral de las personas; impulsará el acceso masivo al deporte y a las actividades deportivas a nivel formativo, barrial y parroquial; auspiciará la preparación y participación de los y las deportistas en competencias nacionales e internacionales, que incluyen los Juegos Olímpicos y Paraolímpicos; y fomentará la participación de las personas con discapacidad.

En el marco de la Ley del Deporte, Educación Física y Recreación, Art. 48. Las Federaciones Ecuatorianas por deporte son organismos que planifican, dirigen y ejecutan a nivel nacional el deporte a su cargo, impulsando el alto rendimiento de las y los deportistas para que representen al país en las competencias internacionales. Se regirán por esta Ley y su estatuto de conformidad con su propia modalidad deportiva.

En virtud de lo dispuesto en el estatuto de la Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo FEDAK, planificar, fomentar, promover, controlar y reglamentar el Automovilismo y Kartismo Deportivo en cualesquiera de sus formas, en todo el territorio de la República del Ecuador, así como también planificar y ejecutar cada año los campeonatos nacionales en todas sus modalidades, de conformidad con la reglamentación dictada para el efecto por el directorio de la FEDAK.

➤ ARTÍCULO 2. CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS

Los deportistas que participen en las competencias de rally, autorizadas por la FEDAK, así como los clubes y asociaciones afiliados a la FEDAK, responsables del desarrollo de los eventos de automovilismo, se regirán obligatoriamente al cumplimiento de:

- Reglamento Nacional Deportivo de Rally en vigencia.
- Reglamento Nacional Técnico de Rally en vigencia.
- Reglamento Nacional de Seguridad para Rally en vigencia.
- Código Deportivo Internacional FIA, y el Reglamento Deportivo Regional de Rallies FIA, que se aplicarán como norma supletoria a los reglamentos nacionales.

Se comprometen a someterse sin reserva a los documentos citados y a las decisiones de las autoridades deportivas, así como a las consecuencias que pudieran derivarse de ello.

2.1. En caso de incumplimiento de estas disposiciones, los clubes, asociaciones afiliadas a la FEDAK y/o empresas especializadas en automovilismo, que organicen una Competencia o sean parte de ella, podrá ser revocado el Informe Técnico de Viabilidad que se haya otorgado; así como también se podrá sancionar con amonestación, suspensión y/o multa de hasta seis (6) salarios básicos unificados, incluso la expulsión del Club, Asociación u Organizador.

2.2. En caso de incumplimiento de estas disposiciones, los deportistas que participen, serán sancionados con amonestación, suspensión temporal o definitivamente hasta por un año calendario y/o multa de hasta seis (6) salarios básicos unificados en cualquiera de los casos.

2.3. INTERPRETACIÓN

En caso de que existiera desacuerdo y/o dudas en torno a la interpretación de los Reglamentos Nacional Deportivo, Técnico y de Seguridad de Rally, solamente la FEDAK, tendrá la potestad para interpretar la norma.

➤ ARTÍCULO 3. APLICACIÓN

Lo estipulado en los Reglamentos Nacional Deportivo, Técnico y de Seguridad para Rallies, aplica para todas las competencias de Rally que se desarrollen en el territorio ecuatoriano, y entrarán en vigencia a partir de su publicación.

3.1. El presente reglamento podrá ser modificado o complementado de acuerdo a los estatutos de la FEDAK y a lo dispuesto en la Ley del Deporte, Educación Física y Recreación.

3.2. Cualquier incumplimiento de estas disposiciones será informado al Colegio de Comisarios, quienes podrán imponer las sanciones previstas en este Reglamento y en el Código Deportivo Internacional como norma supletoria.

➤ ARTÍCULO 4. AUTORIDADES Y DELEGADOS DE LOS CAMPEONATOS Y COMPETENCIAS

Las autoridades responsables de la correcta aplicación del Reglamento Nacional Deportivo, Técnico y de Seguridad de rally, en los diferentes campeonatos y competencias autorizadas por la FEDAK y desarrolladas por los clubes, asociaciones afiliadas a la FEDAK y/o empresas especializadas en automovilismo son: Director de la Competencia y Colegio de Comisarios FEDAK.

Los deberes y obligaciones de los Oficiales, serán acorde a lo dispuesto en los reglamentos vigentes emitidos por la FEDAK y como norma supletoria el CDI de la FIA en vigencia.

De acuerdo al Código Deportivo Internacional (CDI), las autoridades responsables por la correcta aplicación de los

reglamentos Deportivo, Técnico y Seguridad de Rally, en las diferentes competencias organizadas por los Clubes, Asociaciones afiliadas a la FEDAK, y/o empresas especializadas en automovilismo, son las siguientes:

4.1. DIRECTOR DE LA COMPETENCIA: Es la autoridad designada por la FEDAK pudiendo el Club, Asociación y/o empresa especializada en automovilismo organizadora presentar una terna para cada competencia. El Club, Asociación y/o empresa especializada en automovilismo organizadora será la responsable de que la competencia se desarrolle de conformidad a lo estipulado en el Art. 2 del presente reglamento y el cronograma aprobado para la competencia.

4.1.1. El Director de la Competencia es el que dirige el equipo organizativo, y es el responsable de que el evento se desarrolle de acuerdo a las normativas vigentes y de manera segura. Controla el evento y toma decisiones efectivas durante el desarrollo del evento, hasta que los resultados se declaren definitivos, usando todos los recursos a su disposición a través de Comisarios, Autoridades nacionales, voluntarios.

4.1.2. Es obligación presentar a la FEDAK-CNR el Informe de la carrera acorde a su función hasta un plazo máximo de 72 horas posteriores a la culminación de la competencia, al informe se anexarán en original los siguientes documentos:

1. Carnets de control
2. Formulario de Declaración técnica y de seguridad juramentada firmada en original por piloto y preparador técnico junto con las copias de la credencial del técnico.
3. Solicitud de inscripción
4. Listas de inscritos
5. Lista de aprobados las verificaciones
6. Lista de los pilotos que tomaron partida en el primer especial de velocidad.

Su incumplimiento parcial o total será sancionado con multa de hasta seis (6) salarios básicos unificados y/o suspensión temporal o definitiva que será resuelto por el Directorio de la FEDAK y podrá ser apelada a la Comisión de Disciplina.

4.1.3. Reportará al Colegio de Comisarios cualquier anomalía que se presente. Debe mantenerse en estrecha comunicación con el Colegio de Comisarios durante toda la competencia a fin de llevar esta a buen término.

4.1.4. No podrá participar en la Competencia, como parte de ninguna tripulación.

4.1.5. El cumplimiento de su función será calificado por la Comisión Nacional de Rally – FEDAK, y si la misma es contraria a las normas vigentes puede ser sancionado con amonestación, suspensión temporal o definitiva y/o multa de hasta seis salarios básicos unificados.

4.2. COMISARIOS: Los Comisarios tendrán autoridad absoluta para hacer que se cumplan los reglamentos vigentes de conformidad a lo estipulado en el Art. 2 del presente reglamento.

Podrán juzgar cualquier cuestión, que pudiera surgir con motivo de una Competencia, sin perjuicio de los derechos de apelación previstos en el Reglamento.

4.2.1. El Colegio de Comisarios estará conformado por:

- Un (1) Comisario Deportivo designado por la FEDAK (Presidente de los Comisarios)
- Un (1) Comisario Deportivo designado por el Club, Asociación y/o empresa organizadora.
- Un (1) Comisario Técnico designado por la FEDAK.

La FEDAK designará a dos (2) integrantes del Colegio de Comisarios, el que incluye a su Presidente, para cada competencia del Campeonato Nacional de Rally, los Comisarios designados por la FEDAK, NO podrán ser del club organizador de la provincia donde se desarrolle la competencia, ni podrán competir en la misma.

La FEDAK designará a un (1) Comisario Técnico, y el Club organizador designará al número de comisarios técnicos adicionales que se requieran para las verificaciones técnicas y de seguridad, quienes actuarán bajo la coordinación del Comisario Técnico designado de la FEDAK.

La FEDAK, acreditará a los Comisarios en base a sus conocimientos de la normativa indicada en el Art. 2 del presente Reglamento.

4.2.2. FUNCIONES DE LOS COMISARIOS TÉCNICOS: Los Comisarios Técnicos, velarán por el cumplimiento del Reglamento Técnico y de Seguridad, así como lo indicado en el CDI como norma supletoria, además reportarán a los Comisarios Deportivos de la FEDAK, cualquier anomalía que se presentaren de las revisiones técnicas – mecánicas y de seguridad.

4.2.3. El Colegio de Comisarios a través de su Presidente, tienen la obligación presentar a la FEDAK-CNR el Informe de la carrera detallando todas las circunstancias acontecidas en la misma, así como: situaciones disciplinarias de los competidores, reclamos, resoluciones de sanciones, exclusiones de vehículos por normas de seguridad, entre otros,

hasta un plazo máximo de 72 horas posteriores a la culminación de la competencia. Debiendo en el mencionado informe constar obligatoriamente la constancia de la entrega de los siguientes documentos en original al Director de Carrera:

1. Carnets de control
2. Formulario de Declaración técnica y de seguridad juramentada firmada en original por piloto y preparador técnico junto con las copias de la credencial del técnico.
3. Solicitud de inscripción
4. Listas de inscritos
5. Lista de aprobados las verificaciones
6. Lista de los pilotos que tomaron partida en el primer especial de velocidad

Su incumplimiento parcial o total será sancionado con multa de hasta seis (6) salarios básicos unificados, y/o suspensión temporal o definitiva que será resuelto por el Directorio de la FEDAK y podrá ser apelada a la Comisión de Disciplina.

4.2.4. OBLIGACIONES DEL COLEGIO COMISARIOS: Serán acorde a lo dispuesto en los reglamentos vigentes emitidos por la FEDAK y como norma supletoria el CDI en vigencia, siendo básicamente las siguientes.

- a) Elaborar la respectiva acta de conclusiones y determinaciones de cada competencia efectuada.
- b) Asistir de manera obligatoria, a todas las reuniones programadas y permanecer en el área de control y cronometraje durante toda la competencia.
- c) Deberá tener las actas, resoluciones, anexos, planillas y sanciones, firmadas por los Comisarios, para ser entregados un ejemplar al Director de la competencia y otro a la Comisión Nacional de Rally o delegado de la FEDAK.
- d) Observar lo estipulado en el CDI, Artículo referente a Oficiales.

4.2.5. El Presidente del Colegio de Comisarios, será responsable en particular, de la elaboración y del cumplimiento del cronograma de reuniones, así como de sus puntos del orden del día y de la redacción de las actas de cada sesión. En caso de empate de votos en el transcurso de una votación, será decisorio el voto del Presidente.

4.2.6. Los clubes, las asociaciones, así como las empresas deportivas especializadas en automovilismo responsables de la organización de las competencias de rally, tienen la obligación de formar y capacitar a personas para cumplir las funciones de comisarios, los mismos que colaborarán directamente en las validas con el Colegio de Comisarios.

4.2.7. El cumplimiento de sus funciones será calificado por la Comisión Nacional de Rally – FEDAK, y si la misma es contraria a las normas vigentes puede ser sancionado con amonestación, suspensión temporal o definitiva y/o multa de hasta seis salarios básicos unificados.

4.2.8. Los Clubes y/o las Asociaciones organizadoras, designarán al menos la siguiente lista de oficiales, bajo el cargo del Director de la Competencia, según su aplicación: Cronometradores, Comisarios de Ruta, Señaladores, Jueces de Llegada, Jueces de salida, equipo de seguridad y otros determinados en los Reglamento vigentes emitidos por la FEDAK y como norma supletoria el CDI.

4.3. RESPONSABILIDAD DEL ORGANIZADOR

Los Clubes y Asociaciones provinciales, afiliados a la FEDAK, así como las empresas deportivas especializadas en automovilismo responsables del desarrollo de la competencia, tienen la obligación de contar con un seguro de responsabilidad civil por un monto mínimo de \$30.000,00 USD

Cubrir todos los gastos relacionados con las designaciones de Director de la Competencia, Comisarios y Delegados por la FEDAK, tales como: Honorarios, Alimentación, Hospedaje, Movilización (peajes, combustible, tickets aéreos de ser el caso). Estos valores serán establecidos por la FEDAK - CNR y deberán ser depositados o transferidos a la cuenta corriente de la FEDAK a fin de realizar los pagos antes mencionados.

4.4. OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR

Es obligatorio para los Clubes, Asociaciones o empresas especializadas en automovilismo cumplir con lo estipulado en los Reglamento General, Técnico y de Seguridad para realizar una competencia de rally a nivel nacional, provincial, copas u otros eventos, previa autorización de la FEDAK.

Los Clubes, Asociaciones o empresas organizadoras dispondrán obligatoriamente de:

- Sistema de tiempos desde la partida y hasta la llegada de la competencia.
- Materiales para la revisión administrativa (hojas, esferos, etc.) y técnica (herramientas necesarias para la revisión técnica, precintos, cintas, etc.)
- Equipo de balanza para constatar el peso reglamentario de los vehículos, debiendo remitirse el certificado de calibración y regulación a la FEDAK.

- Iluminación.
- Palco oficial para autoridades. (Opcional)
- Amplificación (sonido, micrófono y maestro de ceremonias).
- Seguridad (vallas, Agentes de Tránsito de ser el caso y Policía Nacional).
- Espacio para parque cerrado.
- Rampa. (Opcional)
- Suministro de energía eléctrica.
- Dos ambulancias con paramédicos (o las de ser necesarias para todos los tramos SS).
- Extintores suficientes en número y volumen de carga en la zona de reabastecimiento, abastos, abastos remotos, largada, llegada.
- Plataformas y/o winchas para retiro de vehículos.
- Comunicación del director de carrera con todos los comisarios que se encuentren a lo largo del recorrido del rally.
- Contar con Comisarios de largada, llegada, debidamente capacitados y con total conocimiento de los reglamentos vigentes y CDI
- Presencia de bomberos con equipos.

Toda competencia debe contar con la autorización de la Comisión Nacional de Rally de la FEDAK. El Club, Asociación u Organizador que incumpla con esta disposición asumirá de manera exclusiva la responsabilidad legal, y los efectos derivados de este incumplimiento, tanto en materia civil como penal, así como cualquier daño o perjuicio que pudiere resultar para la FEDAK y deporte automotor como consecuencia de este incumplimiento.

Además, la Sub Comisión o Comisión de Disciplina, según corresponda impondrá sanciones a deportistas, Club, Asociaciones o empresas especializadas en automovilismo organizadoras, que hayan incumplido con los reglamentos vigentes.

Los organizadores son responsables de la obtención de los permisos correspondientes emitidos por las autoridades locales según su competencia (GAD's cantonales, Intendencias, Comisarias, etc.).

En el caso de asignación de fondos públicos para estos eventos que no sean transferidos por la FEDAK, los organizadores deberán cumplir con las disposiciones de Ley y demás disposiciones Jurídicas que sean aplicables respecto a la gestión financiera y administración de fondos públicos sin que tenga ninguna responsabilidad la FEDAK por tal manejo.

4.5. CONFLICTO DE INTERESES

Los Comisarios y el Director de la Competencia no deberán tener vinculación con un negocio o una industria que pueda beneficiarse directa o indirectamente de los resultados de la competición, esto, de acuerdo a los reglamentos vigentes emitidos por la FEDAK y como norma supletoria al CDI.

4.6. DELEGADOS DE LA FEDAK

La FEDAK podrá designar a su arbitrio a uno o más delegados mismo (s) que verificará (n) el cumplimiento de las normas vigentes, así como las actividades de los comisarios FEDAK y demás autoridades de la competencia, debiendo emitir un informe de las novedades de la competencia.

➤ ARTÍCULO 5. AUTOS ADMITIDOS

Podrán tomar parte del Campeonato Nacional de Rally, Campeonatos regionales o provinciales y Vuelta al Ecuador, todos los autos cuya conformidad cumpla con las siguientes categorías:

CATEGORÍAS:

Nº	CATEGORIA	CONFORMIDAD
1	Rally 2 / R5	Homologación Internacional FIA / Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
2	N5	Homologación Regional FIA – RFEA PCCCTCE
	Prototipos	Art 252 y 253 del Anexo J Art 254 Ficha EVO X VR4 FIA
	Yaris GR	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
3	RC3	Homologación Internacional FIA
4	RC4	Homologación Internacional FIA
5	RC5	Homologación Internacional FIA
6	RC2N	Ficha de Homologación vehículo Art. 254 Anexo J 2019
7	T4	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
8	T3	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
9	T1	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
10	TODO TERRENO	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
11	UTV-T	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
12	UTV- R	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
13	CAMIONETAS	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad

5.1. DISPOSICIONES ADICIONALES

5.1.1. La FEDAK por intermedio de la Comisión Nacional de Rally, es responsable de la elaboración y publicación del Reglamento Nacional Deportivo, Técnico y de Seguridad de Rally hasta finales del primer mes de cada año, en el cual constarán todas las normas y regulaciones de los autos admitidos.

5.1.2. Las autoridades de los campeonatos y competencias, según lo dispuesto en el presente reglamento, en las verificaciones técnicas, aplicarán lo indicado en la ficha de Homologación Internacional FIA para el vehículo que corresponda y el Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad de Rallies vigentes, según el documento de inscripción del participante, declaración técnica y de seguridad juramentada donde detallarán la categoría en la cual van a participar, las características técnicas del vehículo y los implementos y bienes a ser utilizados en las competencia.

5.1.3. Para que una categoría de las determinadas en el cuadro anterior, conserve su condición año tras año, deberá mantener la conformación de la categoría con un mínimo de tres (3) autos por lo menos el 70% de las competencias que conforman el Campeonato Nacional de Rally y en la Vuelta al Ecuador. La decisión de no conservar la condición de una o más categorías es exclusiva de la FEDAK.

5.1.4. Si una categoría no se llega a conformar a lo largo del Campeonato Nacional de Rally con el número mínimo de tres (3) vehículos, sus participantes optarán por el título al Campeonato Nacional de esa categoría si participan el 90% del campeonato nacional incluida la Vuelta al Ecuador.

5.1.5. Las categorías estipuladas son las únicas autorizadas para participar en una competencia. Desarrollar un evento de rally que incluye categorías que no se encuentre en las autorizadas, será causal de sanción por parte de la CNR al club, asociación o promotor privado.

➤ ARTÍCULO 6. CAMPEONATOS, COMPETENCIAS, COPAS, OTROS

Acorde determina el CDI, en referencia a los tipos de competencias que cada organismo Nacional está facultado a ejecutar o autorizar, las competencias podrán ser bajo el siguiente régimen:

- a) Regulares: sucesivas con puntajes acumulados
- b) Excepcionales: Otros de diferente formato, que deberá ser estipulado en un Reglamento Particular correspondiente

Sin embargo, en una competencia se podrá utilizar la combinación de las dos.

6.1. COMPETENCIAS REGULARES

6.1.1. CAMPEONATO NACIONAL

El Campeonato Nacional de Rally constará de por lo menos 5 competencias más la Vuelta al Ecuador, a desarrollarse según el calendario que la FEDAK – CNR lo establezca y que será publicado oficialmente, a través de sus canales de comunicación (web y/o redes sociales).

Los participantes (piloto y copiloto) de las diferentes categorías, para optar por ser Campeones Nacionales por categorías, deberán participar en la misma categoría todas las fechas que conforman el Campeonato Nacional, sin opción a descartar ninguna fecha; los pilotos que participan en la Vuelta al Ecuador pueden descartar dos fechas, por consiguiente, para que un piloto y copiloto opten por ser Campeones Nacionales se resume en lo siguiente:

- Tres fechas del Campeonato Nacional más la Vuelta al Ecuador obligatoria en este caso.
- Cinco fechas del Campeonato Nacional sin la Vuelta al Ecuador.

Esto no limita a participar en todas las fechas del Campeonato Nacional y en la Vuelta al Ecuador obteniendo el mayor puntaje en cada una de las competencias respectivo en cada una de las competencias.

El Campeón Nacional de cada categoría será quien haya obtenido la mayor cantidad de puntos durante todo el año de competencias.

Los clubes y/o asociaciones que formen parte de las fechas del Campeonato Nacional, dentro de su jurisdicción, son los responsables del desarrollo de las competencias, y están obligados a cumplir los requisitos y obligaciones, bajo la normativa vigente y supervisión de la FEDAK.

La FEDAK – CNR, comunicará al club que será el responsable del desarrollo de la competencia o válida; en caso de existir varios clubes en una provincia, la CNR designará al club responsable del desarrollo del evento.

La FEDAK es el ente responsable de la organización del Campeonato Nacional de Rally, mientras que los clubes filiales a la FEDAK, son los responsables de la organización y ejecución de las fechas o válidas del Campeonato Nacional. El desarrollo de las fechas o válidas se enmarcarán en las directrices emitidas por el Directorio de la FEDAK

y la CNR, so pena de cancelación del evento por faltas al presente reglamento por parte del club filial.

Los clubes, asociaciones y empresas especializadas en automovilismo remitirán a la FEDAK la solicitud para la emisión de Informe Técnico de Viabilidad para la ejecución de las válidas del Campeonato Nacional dentro de los plazos determinados en el presente reglamento.

6.1.2. CAMPEONATOS PROVINCIALES O REGIONALES

Todo campeonato provincial o regional constará de cuatro (4) fechas. NO existirán competencias invitacionales. Los campeonatos regionales, serán desarrollados por un mínimo de dos (2) provincias y un máximo de cuatro (4) provincias.

Su calendario de competencias deberá estar aprobado por la FEDAK - Comisión Nacional de Rally.

Los participantes de las diferentes categorías, deberán intervenir en el total de las válidas o competencias, para optar por ser campeones regionales o provinciales de rally por categorías.

6.1.2.1. Los clubes, asociaciones o empresas especializadas en automovilismo son los responsables del desarrollo de las competencias de los campeonatos regionales o provinciales de Rally, dentro de su jurisdicción, es decir a nivel provincial o cantonal, siendo requisito indispensable la obtención del informe técnico de viabilidad emitido por la FEDAK y el cumplimiento irrestricto de los Reglamentos Deportivo, Técnico y las medidas de seguridad para dichas competencias, así como las normativas constantes en los reglamentos vigentes.

6.1.2.2. Los clubes, asociaciones o empresas especializadas en automovilismo, podrán promocionar sus campeonatos, observando las normativas reglamentarias vigentes.

6.1.2.3. Los clubes, asociaciones o empresas especializadas en automovilismo remitirán a la FEDAK la solicitud para la emisión de Informe Técnico de Viabilidad de los campeonatos provinciales o regionales en los plazos establecidos en el presente reglamento.

6.1.3. COPAS U OTROS EVENTOS

Eventos solicitados por Clubes Deportivos Especializados, Asociaciones y/o instituciones especializadas en eventos deportivos automovilísticos o ejecutados por la misma FEDAK, ya sean torneos, eventos pequeños y esporádicos, pero no mayor a los campeonatos provinciales, que cuenten con Informe Técnico de Viabilidad otorgado por la FEDAK.

Todo promotor privado, deberá solicitar a la FEDAK la respectiva autorización, para el desarrollo de Copas particulares. Dicho evento, se someterá a lo estipulado en el Reglamento Nacional Deportivo, Técnico y de Seguridad para Rallies en vigencia.

6.2. COMPETENCIAS EXCEPCIONALES

Podrán ser complementarias a los campeonatos nacionales o provinciales, mismos que serán especificados su formato en los reglamentos particulares que corresponda, previo a Informe Técnico de Viabilidad otorgado por la FEDAK.

➤ ARTÍCULO 7. VUELTA AL ECUADOR

La FEDAK, en el marco de la normativa vigente, organiza conjuntamente con clubes y asociaciones, la competencia Vuelta al Ecuador. También podrá delegar la organización a un promotor privado.

La Comisión Nacional de Rally, emitirá el Reglamento correspondiente para la competencia, donde:

Definirá de manera precisa las responsabilidades y obligaciones que deben realizar los clubes o asociaciones que son parte de la organización de la competencia Vuelta al Ecuador

La FEDAK - CNR, podrá estipular la entrega de bonificaciones para el Campeonato Nacional Rally.

La FEDAK, no autorizará la programación de ningún evento de Rally con por lo menos 21 días previos al inicio de la ejecución de la Vuelta al Ecuador.

La FEDAK - CNR, mediante comunicado oficial a través de sus canales de comunicación (web, redes sociales), informará las fechas de la realización de la competencia Vuelta al Ecuador.

La FEDAK a través de la Comisión Nacional de Rally, comunicará al club que será el responsable del desarrollo de la etapa dentro de la provincia; en caso de existir varios clubes en una provincia, la CNR designará al club responsable del desarrollo del evento.

Los participantes deberán haber recorrido el total de las etapas de la competencia Vuelta al Ecuador, para optar por ser campeones por categorías.

La competencia Vuelta al Ecuador otorgará puntaje en cada una de sus etapas de acuerdo a lo estipulado en el Art 8.1 de este Reglamento.

Con el fin de incentivar la participación de tripulaciones extranjeras, se exonerará el pago del valor de inscripción, siempre que el vehículo de competencia sea con el que el piloto participa en su campeonato. No se exonera la inscripción de vehículos de pilotos ecuatorianos o extranjeros residentes en el Ecuador; así como tampoco la participación de pilotos extranjeros en vehículos ecuatorianos, sean por nacionalización o internación temporal.

➤ ARTÍCULO 8. PUNTOS PARA CAMPEONATOS, COMPETENCIAS, COPAS Y OTROS

8.1. PUNTOS CAMPEONATO NACIONAL, CAMPEONATO PROVINCIAL

El Campeonato Nacional, los Campeonatos Regionales o Provinciales y la competencia Vuelta al Ecuador, otorgan conforme su aplicación, el **TÍTULO DE CAMPEONES POR CATEGORÍA**, uno para pilotos y otro para copilotos. Estos campeones serán quienes obtengan la mayor cantidad de puntos y las participaciones mínimas indicadas en el presente Reglamento.

Asignación de puntos

UBICACIÓN	PUNTAJE
1ro	30 puntos
2do	24 puntos
3ro	21 puntos
4to	19 puntos
5to	17 puntos
6to	15 puntos
7mo	13 puntos
8vo	11 puntos
9no	9 puntos
10mo	7 puntos
11mo	5 puntos
12mo	4 puntos
13ro	3 puntos
14to	2 puntos
15to	1 punto

8.2. Conformación de categorías:

Las categorías se conformarán con un mínimo de tres (3) participantes para la obtención del 100% de los puntos, al menos dos (2) participantes deberán cumplir un mínimo de dos tramos de velocidad estipulados en el cronograma de la competencia, caso contrario se aplicará lo establecido en el numeral 8.4.

8.3. Asignación de puntos reducidos:

En caso de que alguna de las fechas puntuables para un Campeonato, Competencia o Copa no pudiera disputarse en su totalidad, la puntuación se otorgará en función de la clasificación establecida.

- Puntos completos si ha sido disputado más del 75 % del recorrido de las pruebas especiales.
- Se otorgará la mitad de los puntos si ha transcurrido entre 50% y 75% del recorrido de las pruebas especiales.
- No se asignarán puntos si no se ha corrido por lo menos el 45% de las pruebas especiales.

8.4. Asignación de puntos, dependiendo del número de participante en cada categoría

UBICACIÓN	PUNTAJE 2 participantes	PUNTAJE 1 participantes
1°	21 puntos	17 puntos
2°	19 puntos	

8.5. Asignación puntos Power Stage:

Los puntos de Power Stage se otorgan únicamente a las tripulaciones que hayan conformado categoría. La prueba especial SS que la organización asigne como Power Stage, será determinado en el cronograma o itinerario de la competencia, de no determinarse en el cronograma; será el último tramo cronometrado, corrido de una competencia.

UBICACIÓN	PUNTAJE
1ro	3 puntos
2do	2 puntos
3ro	1 punto

- 8.6.** El tiempo de la especial de clasificación es acumulable al tiempo total de la competencia.
- 8.7.** El ganador será quien tenga el menor tiempo acumulado, en el recorrido total de la competencia, sea esta en uno o más días. Se considera en competencia al participante que tomó partida en la primera Prueba Especial SS del rally, a excepción de la competencia Vuelta al Ecuador, misma que tendrá un reglamento específico.
- En caso de que un participante sea excluido de la competencia, no se considerará como participación.
- 8.8.** La clasificación definitiva del campeonato será por categorías, se sumará la totalidad de los puntos obtenidos en cada una de las competencias, y en caso de presentarse igualdad de puntos, éstos se definirán a favor del piloto que hubiere obtenido más primeros, segundos, terceros, etc. lugares en la categoría durante la temporada; de persistir el empate se definirá a favor del piloto que haya ganado el mayor número de tramos de cronometrados en la temporada en cada categoría, luego a quien haya ganado el mayor número de especiales de clasificación y por último el que haya obtenido la mejor ubicación en la clasificación de su categoría de la última competencia del campeonato.
- 8.9.** En una competencia sea de uno o más días de carrera, al final de existir empate en el tiempo acumulado, el ganador será el que mejor tiempo haya obtenido en el especial de clasificación; luego se consideraran el primero, segundo, tercer lugar, y así sucesivamente.
- 8.10.** La tripulación estará compuesta por dos (2) personas a bordo de cada vehículo, Piloto y Copiloto. Cualquier integrante de la tripulación podrá conducir el vehículo durante la competencia, siempre y cuando los dos integrantes de la tripulación tengan licencia de piloto. Únicamente podrán conducir las personas que están registradas en la hoja de inscripción como tripulación. El puntaje de la competencia será otorgado al miembro de la tripulación que se registra como piloto principal en la hoja de inscripción. No se autoriza cambiar de piloto o copiloto en el mismo día de la competencia, salvo por fuerza mayor debidamente justificada y documentada. En competencias de dos días se puede inscribir un piloto y copiloto alterno.
- 8.11.** Tanto piloto como copiloto, podrán sumar puntos, únicamente con un auto admitido y registrado para una categoría.

➤ **ARTÍCULO 9. CARÁCTER DE LOS CAMPEONATOS Y COMPETENCIA.**

Los campeonatos y competencias de rally, son desarrolladas en el territorio ecuatoriano, cuya finalidad es impulsar el alto rendimiento del automovilismo en la modalidad Rally. Se disputa entre personas que participan por sus propios derechos libre y voluntariamente, bajo su responsabilidad, riesgo y sometiéndose a los reglamentos emitidos por la FEDAK.

Organizadores y patrocinadores dejan expresa constancia que los participantes, acompañantes y el público en general, asisten a las competencias automovilísticas por su propia cuenta y riesgo, por lo tanto, conocedores de los reglamentos, eximen a los organizadores y a sus patrocinadores, a la FEDAK, su Directorio y Comisiones Nacionales de cualquier tipo de responsabilidad judicial o extrajudicial, por daños personales, materiales o a terceros lo cual es conocido por los participantes al momento de obtener su licencia y ratificado al momento de la inscripción en las competencias.

Los Representantes de los medios de comunicación (televisión, radio, prensa escrita, etc.), asisten a las competencias por su cuenta y riesgo, además deberán acogerse a la normativa de acreditaciones permanentes que emita la FEDAK.

En el caso de deportistas menores de edad para participar en competencias, deberán contar con autorización expresa de su representante legal debidamente legalizada y notariada, previo informe favorable de la FEDAK.

➤ **ARTÍCULO 10. CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLIES**

10.1. Distancia total de las Pruebas Especiales SS

- Para el Campeonato Nacional de Rally: un mínimo 90 kilómetros y un máximo 120 kilómetros.
- Para los Campeonatos regionales o provinciales de rally: un mínimo 80 kilómetros y un máximo 100 kilómetros.
- Para el Rally Vuelta al Ecuador, las distancias máximas de las Pruebas Especiales SS de cada etapa, no excederá los 160 kilómetros (bajo alguna salvedad de la Dirección de Carrera).

10.2. La distancia máxima entre el parque de asistencia y las Pruebas Especiales SS, no será mayor de 100 kilómetros, incluyendo los tramos de enlace (excepto en la Vuelta al Ecuador).

10.3. Los autos participantes en una competencia de rally, deberán recorrer el total de los kilómetros del enlace. El Director de la Prueba, podrá disponer de manera excepcional una zona de reabastecimiento suplementaria.

10.4. Condiciones de las Pruebas Especiales SS

- El recorrido mínimo será de 2,50 Kilómetros.
- El recorrido máximo no deberá superar los 50 Kilómetros.
- Los tramos rectos no deben superar los 1.000 metros; y de superar esta distancia de manera obligatoria deberá tener una chicane que baje la velocidad a una curva de intensidad 2.
- Todas SS debe formalizar su inicio con entrega de carnet de control horario

10.5. Evaluar y rediseñar la estructura de los tramos de competencia.

10.6. Diseñar tramos más cortos y repetitivos, seleccionando sectores con buena cobertura y fácil acceso.

10.7. Evitar tramos con riesgos extremos, como zonas altamente pobladas, quebradas, precipicios.

10.8. Incorporar tramos tipo Super prime en zonas cerradas y controladas (p. ej. estadios, autódromos, explanadas), permitiendo un espectáculo seguro para el público y mayor cobertura mediática.

10.9. Incorporar sitios o zonas seguras donde podrán ubicarse el público espectador de una competencia, y contará con áreas debidamente delimitadas como parqueos, comida, baños, etc.

10.10. Los clubes o asociaciones y promotores privados responsables del desarrollo de los eventos deberán obligatoriamente publicar frases de seguridad que compartan la responsabilidad con el público, ejemplo "Tu seguridad también esta en tus decisiones, respeta la zona segura"

10.11. **Superficies:** La superficie de los caminos a utilizar en las competencias debe ser tierra o asfalto. En caso de disputarse un rally sobre las dos superficies (tierra y asfalto), sólo se admitirá un cambio de superficie por etapa y este deberá ser precedido por un Parque de Asistencia de al menos 60 minutos de duración.

10.12. **Velocidades.** Como referencia, la velocidad promedio máxima en las Pruebas Especiales SS no debe superar los 160 km./h., con una tolerancia del 20%. La velocidad promedio en los enlaces no debe superar las permitidas para los caminos que se utilicen de acuerdo a la Ley de Tránsito.

10.13. Para el Campeonato Nacional de Rally, la duración de los rallies pueden durar de forma competitiva durante 3 días, incluidas las salidas o llegadas de las secciones, con un máximo de manejo de 12 horas por día. No incluye día de entrenamientos libres, día de reconocimientos, día de verificaciones y día de Shakedown y/o Prueba Especial de Clasificación.

10.14. Para Campeonatos regionales o provinciales, la duración de la competencia de rally no debe superar 2 días, con un máximo de manejo de 12 horas. Sólo en casos especiales, y con la autorización de la CNR, podrá excederse esta duración.

10.15. Para la competencia de rally Vuelta al Ecuador, la duración de la competencia de rally no debe superar 9 días, con un máximo de manejo de 12 horas. Sólo en casos especiales, y con la autorización de la CNR, podrá excederse esta duración.

10.16. Para competencias del Campeonato Nacional de Rally, campeonatos regionales o provinciales, Vuelta al Ecuador y competencias particulares NO se admite que el recorrido de la Prueba Especial SS, sea en doble sentido.

10.17. Para competencias de Rally una Prueba Especial SS podrá ejecutarse hasta un máximo de dos veces en un rally.

10.18. No se deberán incluir dentro del recorrido de la misma etapa, tramos cronometrados que se disputen ida y regreso sobre el mismo tramo del camino.

10.19. La llegada del primer vehículo a la asistencia final, estará determinada en el cronograma / itinerario de la Competencia

10.20. El programa de reconocimientos se realizará días antes del rally y con un máximo de 2 pasadas por tramo. El organizador de la competencia, deberá detallar su procedimiento mediante comunicado oficial.

10.21. Las Pruebas Especiales SS disputados sin luz del día, constituyen un 'Día' completo de un rally, una vez efectuadas las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad

➤ ARTÍCULO 11. DOCUMENTACIÓN OFICIAL

11.1. DOCUMENTACIÓN OFICIAL.

Todas las Competencias dan lugar al establecimiento de documentos oficiales, entre los que debe incluir obligatoriamente:

1. Programa del Rally
2. Cronograma / Itinerario (Véase formato en Anexos)
3. Libro de ruta (Road Book) que incluye mapas e indicaciones (Véase formato en Anexos)
4. Carnets de control (Véase formato en Anexos)
5. Formulario de Declaración técnica y de seguridad juramentada
6. Solicitud de inscripción
7. Listas de inscritos
8. Lista de aprobados las verificaciones
9. Lista de autorizados a salir a la primera prueba especial
10. Plan de seguridad de la competencia de rally (Conforme el Reglamento de Seguridad para Rallies vigente)
11. Informe técnico de viabilidad emitido por la FEDAK.

11.2. PROGRAMA DE LOS RALLIES

El programa de un Rally, tendrá el siguiente orden:

- Lanzamiento oficial del evento (rueda de prensa)
- Inscripciones (apertura 15 días antes del inicio del rally)
- Cierre Inscripciones (3 días antes del inicio del rally)
- Reconocimientos (Días previos)
- Verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad
- Shakedown (Opcional) / Prueba de clasificación
- Inicio ceremonial o presentación de las tripulaciones
- Ceremonia de Salida / Presentación de las tripulaciones
- Competencia de Rally
- Ceremonia de premiación

Los rallies pueden durar de forma competitiva durante 2 o 3 días, incluidas las salidas o llegadas de las secciones, a excepción de la competencia de rally Vuelta al Ecuador, que se desarrollará en máximo de nueve (9) días. Forma competitiva se refiere al cumplimiento de las Pruebas Especiales SS.

La ceremonia de la premiación se llevará de acuerdo a lo establecido en el Programa Oficial

El programa de reconocimiento podrá llevarse a cabo en 2 días y un máximo de 2 pasadas por cada prueba SS.

Las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad, podrán efectuarse 24 horas previo al inicio de la primera Prueba Especial SS.

11.3. CRONOGRAMA / ITINERARIO: Véase formato Anexos

11.4. LIBRO DE RUTA (ROAD BOOK) Véase formato Anexos

Todos los participantes y equipos, recibirán un libro de ruta (road book), impreso o digital que contiene una descripción detallada del cronograma / itinerario. Los diagramas indicando el sentido del recorrido deberán seguirse. Toda desviación o alteración a lo establecido en el Libro de Ruta, será comunicada por Director de Carrera.

11.5. CARNETS DE CONTROL

Cada tripulación es responsable de:

- a) Su carnet de control
- b) Entregar el carnet de control en cada uno de los controles y de la exactitud de las anotaciones.
- c) Toda anotación realizada en el carnet de control.

Solamente el comisario del puesto de control está autorizado a realizar anotaciones en el carnet de control, exceptuando los apartados previstos para el uso del concursante.

La falta de sello o firma en cualquier control, la ausencia de anotación de la hora en un control horario, o la no entrega del carnet de control en cada control, entrañará la exclusión del equipo en cuestión, que será pronunciada por el Director de Carrera al final de una sección.

Toda divergencia entre los tiempos anotados en el carnet de control del equipo y los tiempos en los documentos oficiales del rally será objeto de estudio por el Colegio de Comisarios.

El cuidado y seguridad del carnet de ruta es de exclusiva responsabilidad de la tripulación, la falta de éste es motivo de exclusión y su deterioro que impida ver sus registros otorgará el tiempo máximo de cada Prueba Especial SS al participante en los tramos que no sea posible ver los registros en el carnet.

La organización deberá hacer uso del carnet de tiempos autorizado por CNR – FEDAK para Campeonato Nacional, Provincial o Regional. Para Copas y Otras competencias, de acuerdo a formato Anexo 4 (Véase formato Anexos).

11.6. PLAN DE SEGURIDAD.

Deberá ser elaborado por el organizador del evento, conforme lo estipulado en el Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies vigente y las Directrices FIA de Seguridad para rallies.

11.7. INFORME TÉCNICO DE VIABILIDAD FEDAK

Informe Técnico de Viabilidad: Documento de autorización del evento, emitido por el Presidente de la FEDAK, previo informe favorable de la Comisión Nacional de Rally.

El club, asociación y/o empresa especializada en automovilismo solicitará a la FEDAK, con treinta (30) días de anticipación, la emisión del informe técnico de Viabilidad, para el desarrollo de una competencia. El club, asociación y/o empresa especializada en automovilismo deberá acompañar a la solicitud, la siguiente documentación:

- Solicitud que deberá constar la propuesta para autoridades de la competencia, para su autorización.
- Programa del Rally
- Cronograma / Itinerario
- Libros de ruta / Road Book que incluye mapas e indicaciones (Ver formato en Anexos)
- Carnet de control (Ver formato en Anexos)
- Plan de seguridad para rallies (Conforme al Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies)
- Directorio del club o asociación vigente registrado ante el Ministerio del Deporte (no prorrogado en funciones),

La solicitud será remitida a: comision.rally@fedak.com.ec y tecnico@fedak.com.ec. La FEDAK – CNR revisará y analizará la documentación presentada y, en caso de que el club o asociación cumpla con los requisitos establecidos en este reglamento, se emitirá el Informe Técnico de Viabilidad.

A quien se le otorgará la autorización, es al Club Deportivo, Asociación o empresa organizadora autorizada por la FEDAK que solicita el evento.

11.7.1. El club o asociación responsable del desarrollo de las competencias de rally, cancelará un valor económico por concepto de gestión y emisión del informe técnico de viabilidad, según el ámbito:

- Por cada competencia de los Campeonatos regionales o provinciales y competencias particulares: (USD 600,00) dólares norteamericanos más IVA.

Dicho valor por ningún motivo será devuelto y deberá ser acreditado a la cuenta corriente No. 0390618785, del Banco Internacional, a nombre de la FEDAK y su comprobante ser enviado al correo electrónico coordinacion@fedak.com.ec

El informe técnico será emitido, una vez cancelado los valores.

11.7.2. La FEDAK NO emitirá el informe técnico, al club, asociación y/o empresa especializada en automovilismo y sus dirigentes, que registren sanciones disciplinarias vigentes o exista una apertura de un expediente, así como también el no mantener el Directorio del Club o Asociación vigente, ante el Ministerio del Deporte (no funciones prorrogadas).

11.7.3. Los clubes, las asociaciones NO AFILIADAS A LA FEDAK y/o empresas especializadas en el ramo, pagarán por concepto de emisión del Informe Técnico de Viabilidad un **adicional del 25% del valor** que cancelan los clubes afiliados a la FEDAK por tal concepto.

11.7.4. INFORME DE LA COMPETENCIA. – Una vez terminado el evento, el Club, Asociación o empresa especializada en automovilismo a quien se otorgó el Informe Técnico de Viabilidad, deberá entregar el Informe de la Competencia, en formato preestablecido, adjuntando lista de inscritos y resultados oficiales, en un máximo de 72 horas.

11.7.5. El incumplimiento en la entrega del Informe de la Competencia en el tiempo establecido, será sancionado con amonestación, multa de hasta seis (6) Salarios Básicos Unificados y/o suspensión, sanción determinada por la Comisión Nacional de Rally, Comisión de Disciplina, Subcomisión de Disciplina y/o Directorio.

11.8. CUMPLIMIENTO DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS.

El club, asociación o empresa especializada responsable del desarrollo del evento, debe obtener del Plan de Contingencia autorizado por el GAD cantonal, uso de suelo rural por parte del GAD Provincial, autorización por parte de la Intendencia General de Policía, entre otras que se requieren para el correcto desarrollo de la competencia. De ser necesario, el club, asociación o empresa especializada responsable del desarrollo del evento, podrá solicitar a la FEDAK un documento certificando que la competencia forma parte del calendario de competencias oficiales de la FEDAK.

Las Competencias organizadas en carreteras abiertas al tráfico, deberán desarrollarse de acuerdo con las leyes del Ecuador, así como también a las normativas aplicables en cada cantón.

11.8.1. Los clubes, asociaciones y/o empresa especializada en automovilismo responsables del desarrollo del evento, publicarán oficialmente días previos antes del inicio del Rally, el Programa, cronograma, mapas y el libro de ruta (road book), **con ocho (8) días** de anticipación del inicio del Rally, para el conocimiento de los deportistas y público en general; esto aplica para el Campeonato Nacional de Rally y los Campeonatos Regionales/Provinciales.

11.8.2. Únicamente para la competencia de rally Vuelta al Ecuador existirá el Reglamento Particular de la Competencia. Este Reglamento, cronograma, mapas y el libro de ruta (road book), se publicarán mediante comunicado oficial por el organizador, dos semanas antes del inicio del Rally, para el conocimiento de los deportistas y público en general.

➤ ARTÍCULO 12. INSCRIPCIONES

Los valores por inscripciones para los diferentes campeonatos organizados por Clubes, Asociaciones o empresas especializadas en automovilismo previo autorización de la FEDAK, no podrán ser mayores en ningún caso a lo establecido en el presente reglamento.

Los Clubes, Asociaciones o empresas especializadas en automovilismo calificadas, deberán garantizar la entrega de facturas por concepto de inscripción a los pilotos participantes en cada uno de los eventos.

Una vez finalizado el periodo de inscripciones, el Club o la Asociación organizador remitirá de manera obligatoria, la lista de inscritos a la CNR y FEDAK.

COMPETENCIAS REGULARES

12.1. INSCRIPCIONES CAMPEONATO NACIONAL.

La emisión del informe técnico de viabilidad por parte de la FEDAK, oficializará la apertura de las inscripciones, que será quince (15) días antes del inicio de la competencia y el cierre de las inscripciones será tres (3) días antes del inicio del rally. El club o asociación responsable del desarrollo de la competencia de rally, será el encargado de la recepción y validación de las inscripciones, para lo cual comunicará oficialmente (web, redes sociales, etc.) el procedimiento para el registro de las inscripciones.

El club, asociación y/o empresas especializadas en automovilismo responsable del desarrollo de la competencia de rally, una vez concluida las inscripciones, remitirá vía digital la lista de inscritos a la FEDAK para la validación de la Licencia Deportiva y los siguientes documentos:

- Formulario original de inscripción, con firma de responsabilidad, debidamente llenado con dirección de correo electrónico y número de contacto celular.
- Formulario de la declaración técnica y de seguridad juramentada, firmada por el piloto y preparador técnico cuyo original será entregado por el participante al momento de las revisiones administrativas de cada competencia.
- Licencia deportiva de piloto y copiloto, y credencial del preparador técnico, emitida por la FEDAK en vigencia.
- Copias de las cédulas de piloto, copiloto y concurrente.
- Copias de licencias de conducir vigente de piloto y copiloto, emitida por la Agencia Nacional de Tránsito.

12.1.1. Los participantes, cancelarán al organizador de la fecha, el valor de doscientos veinte (\$220,00) dólares norteamericanos más IVA, por concepto de inscripción o donación y derecho de participación para cubrir sus gastos de organización, para competencias de carácter nacional. Existirán inscripciones extraordinarias con un incremento del 30% del valor, siempre que el organizador y la FEDAK lo autoricen, caso contrario, no las habrá. Si se pasa de esta fecha no podrán inscribirse.

El valor de las inscripciones en su totalidad no es para la FEDAK sino para el Organizador de la Competencia.

12.1.2. La inscripción se considerará legalizada una vez presentados los documentos indicados en numeral 12.1. en el cual se adicionará el justificativo del pago de la inscripción La inscripción obliga al concursante a tomar parte del proceso de las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad, y con la autorización del Colegio de Comisarios, dar inicio la primera Prueba Especial SS en la competencia en la que está inscrito, salvo en caso de fuerza mayor debidamente demostrado. Asimismo, obliga al responsable del desarrollo del evento a cumplir, ante el concursante, todas las condiciones en las que se ha realizado la inscripción.

12.1.3. Se podrá realizar una inscripción por cualquier medio electrónico, siempre que se envíe los documentos indicados en líneas anteriores antes de la hora límite fijada para el cierre de las inscripciones y vaya también acompañada del pago de un derecho de inscripción requerido. La hora del envío inscrita en la comunicación electrónica (por ejemplo, correo electrónico) dará fe del momento del depósito de la Inscripción.

12.1.4. Toda inscripción que contenga una declaración falsa será considerada como nula y sin efecto. Una inscripción de este tipo constituirá una infracción grave al presente reglamento que será sancionado con exclusión de la competencia, suspensión temporal y/o multa de hasta seis (6) salarios básicos unificados de acuerdo a lo que estipulen el Colegio de Comisarios y/o la Subcomisión o Comisión Disciplinaria según corresponda.

12.1.5. Cabe recalcar, que el derecho de inscripción, no será devuelto por ningún motivo.

12.1.6. El club o asociación responsable del desarrollo de la competencia de rally, podrá rechazar una inscripción, para lo cual, deberá comunicarlo al interesado inmediatamente de su conocimiento en un plazo máximo de 24 horas de entregada la solicitud de inscripción, y este rechazo deberá estar motivado, pudiendo el deportista que sea rechazada su inscripción apelar ante la CNR.

12.1.7. El club, asociación y/o empresa especializada en automovilismo responsable del desarrollo de la competencia de rally, publicará oficialmente la lista de inscritos, previo la confirmación del pago del mismo y tiene la obligación de otorgar la factura por el pago de inscripción.

12.2. INSCRIPCIONES CAMPEONATOS REGIONALES O PROVINCIALES, COPAS Y OTROS

Para competencias de carácter regional o provincial, los participantes cancelarán el valor de ciento cincuenta a ciento ochenta (\$150 a \$180,00) dólares norteamericanos más IVA, por concepto de inscripción o donación y derecho de participación para cubrir sus gastos de organización. No existen inscripciones extraordinarias. Para este caso, el club y/o asociación, será responsable de todo el procedimiento de inscripciones y deberá comunicar oficialmente.

El club o asociación que organice una competencia de rally regional o provincial, podrá unificar con una válida nacional. El participante, cancelará un solo valor de inscripción, la misma que prevalecerá como válida nacional.

De existir el cobro de dos tipos de inscripción (una por Campeonato Nacional y otro por Campeonato Provincial), el Club cancelará por concepto de Informe Técnico de Viabilidad, un valor por cada uno de las competencias (Nacional y Provincial), de conformidad a los valores estipulados en el presente reglamento.

12.3. INSCRIPCIONES VUELTA AL ECUADOR

La FEDAK, será la encargada de la recepción y validación de las inscripciones, para lo cual comunicará oficialmente el procedimiento para el registro, así como la fecha de apertura y cierre y el valor respectivo.

Declinación de responsabilidad. Es obligatorio para piloto, copiloto y concurrente, firmar la declinación de responsabilidad que deberá constar en la ficha de inscripción o en documentos separados:

Los participantes de las competencias de rally, piloto, copiloto y concurrente, firman y declaran bajo juramento que la información en el documento de inscripción es verídica y constatable, además dejan sentado que conocen plenamente el Reglamento Deportivo, Técnico y de Seguridad de Rally y el CDI y sus anexos como norma supletoria, sometiéndose por lo tanto a los mismos; a su vez reconocen a la FEDAK como el máximo organismo del automovilismo en el Ecuador y están conscientes que las sanciones que esta institución imponga serán de obligatorio cumplimiento. El piloto, copiloto, concurrente y su equipo de competencia renuncian de manera expresa, irrevocable y definitiva a iniciar, promover, impulsar o continuar cualquier clase de proceso, pleitos, indemnizaciones, acciones constitucionales contra la FEDAK o sus directivos, el organizador del evento, o contra el patrocinador. Reconocen las facultades legales que tiene la Federación para organizar, ejecutar Campeonatos Nacionales y todo tipo de competencia relacionado con el automovilismo por lo que desisten de forma expresa de iniciar cualquier tipo de acción judicial, extrajudicial y administrativa en contra de la FEDAK, su directorio, comisiones, subcomisiones, clubes afiliados y demás funcionarios de la Federación. Si los daños o perjuicios hubieren sido causados por la culpa, dolo imprudencia o negligencia del piloto y su equipo de competencia, en consecuencia, la FEDAK no es responsable judicial o extrajudicialmente, por su actuación durante el desarrollo de la prueba y/o por daños ocasionados a propiedad ajena y/o a terceros.

12.4. TOTAL DE INSCRITOS

El número total de inscritos para un rally, no podrá superar los 100 autos.

➤ ARTÍCULO 13. NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD

13.1. NÚMEROS DE COMPETICIÓN:

Los pilotos deberán remitir a la Comisión Nacional de Rally, la solicitud para la respectiva asignación del número requerido. Se utilizará los siguientes criterios:

Numeración:

N°	CATEGORIA	NUMERACIÓN
1	Rally 2 / R5	a partir del N° 10
2	N5	a partir del N° 20
	Prototipos	
	Yaris GR	
3	RC3	a partir del N° 40
4	RC4	a partir del N° 50
5	RC5	a partir del N° 70
6	RC2N	a partir del N° 100
7	T4	a partir del N° 200

8	T3	a partir del N° 300
9	T1	a partir del N° 400
10	TODO TERRENO	a partir del N° 600
11	UTV-T	a partir del N° 900 hasta el N°950
12	UTV-R	a partir del N° 951 hasta el N°999
13	CAMIONETAS	a partir del N° 700

A los pilotos campeones de las diferentes categorías en la temporada precedente, se le atribuirá directamente el número 1, anteponiendo el o los dos dígitos correspondientes a la categoría, quedando a criterio del piloto el usar o no el número 1 que es de uso exclusivo para el campeón.

A los pilotos participantes de las diferentes categorías, se les atribuirá directamente el número que registró en la temporada precedente si obtiene su licencia hasta el 15 de febrero, caso contrario quedará vacante el número registrado y la FEDAK podrá entregar a otro participante que lo solicite.

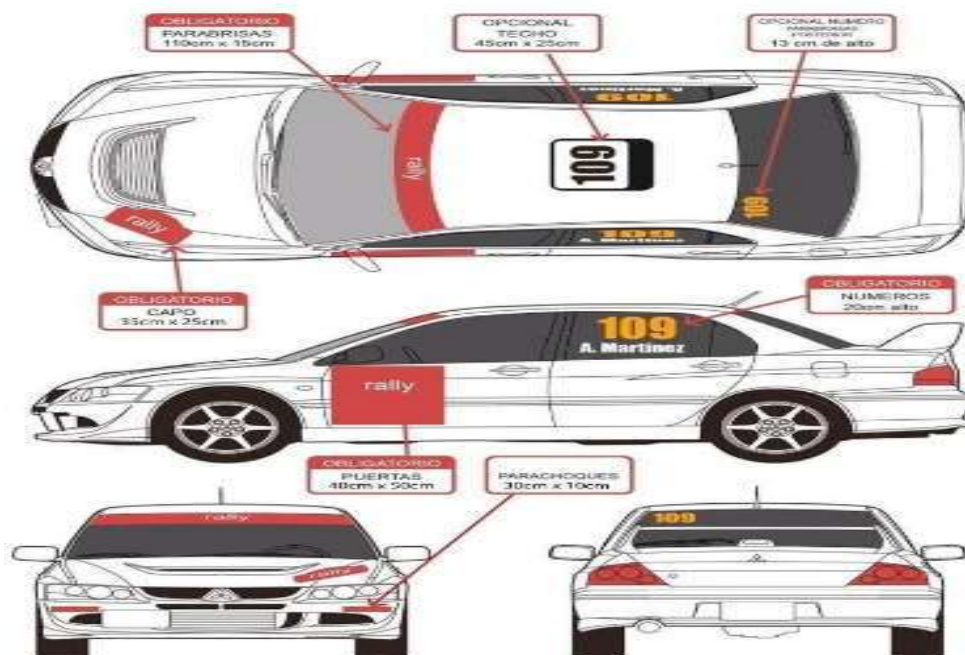
13.2. IDENTIFICACION Y PUBLICIDAD EN LOS AUTOS DE COMPETENCIA

Se ubicará de manera obligatoria:

- En los cristales traseros del vehículo deberá figurar la inicial del nombre y el primer apellido del piloto y del copiloto seguido del tipo de sangre; en las siguientes condiciones:
 - ✓ Caracteres Helvética blanca de 6 cm. de alto y anchura de trazo de 1 cm.
 - ✓ La inicial del nombre, la primera letra del apellido y el tipo de sangre serán en mayúscula y el resto en minúscula.
 - ✓ Los nombres del piloto y copiloto figuraran en ambos lados del vehículo.
 - ✓ No se permite la utilización de apodos o seudónimos
- Dos juegos del número de competición, en color naranja fluorescente, de 16 cm., de altura y anchura de trazo de 25 mm, que se colocarán encima de los nombres del piloto y copiloto.
- Dos paneles para las puertas delanteras de 40 cm. de longitud y 50 cm de altura (publicidad del evento).
- Placa del rally (capo) de 35 cm de longitud y 25 cm de altura.
- Placa del rally (parte superior del parabrisas delantero) de 110 cm de longitud y 15 cm de altura
- Placa del rally (parachoques) de 30 cm de longitud y 10 cm de altura.

Se ubicará de manera opcional:

- En la parte superior izquierda del parabrisas trasero, el número de competición, en color naranja fluorescente, de 13 cm., de altura y anchura de trazo de 15 mm.
- En el techo del auto, el número de competición en color negro con fondo blanco, de 25 cm de altura y anchura de trazo de 20 mm.



NOTA: de existir Pilotos y/o equipos que tengan el auspicio de marcas de lubricantes diferentes al auspiciante oficial del Campeonato Nacional (Mobil), se respetará el mismo; sin permitir que su publicidad vaya más allá del vehículo, de su equipo y de su carpa.

13.2.1. DERECHOS DE PUBLICIDAD

Los derechos de publicidad donde se incluye los derechos de promoción y transmisión, en su totalidad, son de exclusiva propiedad de la FEDAK en conjunto con los organizadores de las fechas del Campeonato Nacional de Rally.

13.3. OBLIGATORIEDAD DEL PARTICIPANTE

13.3.1. En cualquier momento de la prueba, la ausencia de uno de los paneles de los números de competición, placa del rally, publicidad del evento entrañará la DESCALIFICACIÓN de la prueba.

13.3.2. Serán el piloto y/o el equipo participante, quienes se responsabilizarán que la publicidad esté correctamente ubicada. La modificación o el impedimento para colocar la publicidad oficial, y/o la falta de la colocación de la publicidad que haya sido sacada en forma intencional, EXCLUYE al vehículo de la competencia. La tripulación solicitará al club o asociación responsable del desarrollo de la competencia, la publicidad de los auspiciantes oficiales que falten en el auto con anterioridad a un evento, no podrá largar si estos no están completos, y si lo hacen serán excluidos.

13.3.3. La identificación de los vehículos de ABASTOS, serán de responsabilidad directa de los participantes, mismos que deberán estar debidamente identificados incluyendo con el número del auto que asisten.

13.3.4. Los equipos y sus vehículos deberán estar debidamente identificados con el número del auto que asisten y la publicidad oficial (si hay disponibilidad), conforme la disposición del presente reglamento.

13.4. RESTRICCIONES PUBLICITARIAS.

13.4.1. Los competidores podrán colocar cualquier tipo de publicidad en sus autos, siempre que esté autorizada por las leyes nacionales, así como también: no cause perjuicio, no sea de naturaleza política o religiosa, respete las disposiciones sobre los números e identificaciones de la competencia y que no haya conflicto de intereses con la publicidad oficial contratada por la FEDAK.

13.4.2. Ley del Deporte Educación Física y Recreación, establece en su Art. 147.- Publicidad y Consumo, que: “Se prohíbe la propaganda y/o publicidad que promueve la violencia, el consumo de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, tabaco o sus derivados, bebidas alcohólicas, excepto las bebidas de moderación las cuales deberán contener expresamente mensajes de responsabilidad explícitos y adicionales a los exigidos por la ley que desalienten el consumo irresponsable así como el consumo por menores de edad, la discriminación y el racismo, el sexismo, la intolerancia religiosa o política y toda aquella que atente contra los derechos; especialmente el uso de imágenes que atenten contra la dignidad de las personas o al interés superior del niño.

13.5. DISPOSICIONES ADICIONALES

13.5.1. Placa del rally (organizadores). La “placa” es un distintivo gráfico que identifica a una competencia del Campeonato Nacional de Rally. Es una condición indispensable la creación de esta placa, para que un club asignado por la CNR FEDAK en el calendario de Campeonatos Nacionales de Rally esté adherido al mismo.

13.5.2. Los medios de comunicación podrán usar la “placa” del rally en sus publicaciones, de acuerdo a las condiciones estipuladas por parte de la FEDAK, organizador del Campeonato Nacional de Rally.

13.5.3. La “placa” no podrá ser utilizada de manera que cause descrédito o perjuicio al evento organizado por el club y/o asociación, si se conoce de su mala utilización, deberá informar a la CNR FEDAK.

13.5.4. En caso de incumplimiento de las presentes normas se revocará la autorización de la “placa” y se prohibirá la acreditación para el evento correspondiente.

13.5.5. El club o asociación responsable del desarrollo del evento, podrá hacer uso adecuado en: rótulos, afiches, carteles u otras formas de promoción del evento correspondiente.

➤ ARTÍCULO 14. RECONOCIMIENTOS Y SHAKEDOWN

14.1. RECONOCIMIENTOS:

Los reconocimientos se realizarán conforme lo establecido en el Programa oficial de la competencia, para el efecto, el organizador de la competencia de rally, publicará y proporcionará oficialmente el libro de ruta (road book) días previos a los reconocimientos.

El incumplimiento de la normativa que a continuación se indica acarrea la amonestación, penalización, exclusión de la competencia, suspensión y/o multa de hasta seis salarios básicos, según criterio del Colegio de Comisarios.

14.1.1. Autos de reconocimiento

Requisitos Comunes:

- El auto deberá estar pintado de un solo color, sin publicidad, adhesivos, etc.
- Se permite máximo un acompañante a la tripulación oficial.
- Se autoriza el uso de protección para los bajos del chasis.
- Se autoriza el uso de dos faros adicionales.
- La tripulación podrá usar un sistema de intercomunicación "Liviano" (sin cascos)
- Pueden colocarse equipos de navegación a bordo.
- Vehículo estándar totalmente sin modificar, tal como se ofrecen a la venta al público en general.

14.1.2. Neumáticos para autos de reconocimiento:

Los neumáticos utilizados para el reconocimiento serán:

- neumáticos libres para tierra, salvo que se establezca de manera distinta en la Información oficial.
- neumáticos de producción en serie para ruta de asfalto.
- Se prohíbe neumáticos de competencia de rally.

14.1.3. Restricción de reconocimiento:

No se podrá realizar reconocimientos, el día de inicio de la competencia

14.1.4. Desarrollo del reconocimiento

14.1.4.1. Horarios

- Los reconocimientos deberán tener lugar de acuerdo con los horarios fijados por el organizador.
- Las tripulaciones inscritas, se obligan a realizar los reconocimientos controlados, de acuerdo a lo establecido en el cronograma oficial.

14.1.4.2. Respeto al horario de reconocimiento:

Una persona vinculada a la tripulación inscrita o en la ruta de una Prueba Especial SS del rally podrá ingresar (salvo a pie), solo con la autorización expresa del Director de Carrera, después de la publicación del Cronograma oficial y hasta que finalice esa Prueba Especial, sea abierta al tráfico público y ya no sea utilizada dentro del rally. No obstante, las disposiciones expuestas en el presente documento deben respetarse.

14.1.4.3. Número de pasadas:

En caso de reconocimientos controlados, el número de pasadas se limitará a 2 (dos) por tripulación en cada Prueba Especial SS. Durante el reconocimiento habrá comisarios de la organización de control en la largada y en la llegada de cada Prueba Especial SS para registrar el número de pasadas. Las tripulaciones solo estarán autorizadas a ingresar y a salir de las Pruebas Especiales SS TC a través de los controles de largada y de finalización. El carnet de control de pasadas, forma parte de los documentos oficiales de la competencia.

14.1.4.4. Velocidad durante el reconocimiento:

El organizador podrá determinar el límite de velocidad en los reconocimientos, para lo cual se fundamentarán en las leyes de tránsito del Ecuador. Tales límites podrán ser verificados en cualquier momento durante el reconocimiento. Para monitorear la velocidad durante el reconocimiento, el organizador podrá apoyarse en la tecnología existente.

14.1.4.5. No es obligatorio incluir el Skakedown en el programa de reconocimiento.

14.1.4.6. Número de personas:

Durante las pasadas a través de las Pruebas Especiales SS solo estará autorizada la tripulación del auto.

14.1.5. Las tripulaciones que efectúen el reconocimiento de las Pruebas Especiales SS fuera de lo establecido en el Cronograma Oficial de la competencia, será causal de descalificación del evento.

14.2. SHAKEDOWN:

14.2.1. Se puede organizar el Shakedown con el propósito de ser una oportunidad para que los competidores prueben sus autos. Es opcional que el organizador incluya el Shakedown en el programa del rally y de la misma manera, opcional la participación de los deportistas.

14.2.2. El Shakedown se desarrollará como si fuera un TC del rally e incluirá todas las medidas de seguridad adecuadas. No se puede correr usando un TC del itinerario o cronograma del rally, incluido carnet de máximo de pasadas con controles horarios.

14.2.3. El Shakedown no se considera parte del reconocimiento. La superficie del Shakedown debe ser la misma que la superficie de la mayoría de los TC.

14.2.4. Antes del Shakedown, los autos deben pasar las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad según corresponda.

14.2.5. Durante el Shakedown, piloto y copiloto deben usar la indumentaria respectiva, de acuerdo a la estipulado

en el Reglamento de Seguridad Nacional para rallies en vigencia.

14.2.6. La asistencia mecánica solo puede llevarse a cabo en el parque de servicio o asistencia.

➤ **ARTÍCULO 15. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS, TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD**

El Reglamento Técnico y de Seguridad para Rallies, así como los manuales de procedimientos y las fichas de verificación técnica y de seguridad por categoría, para las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad, forman parte íntegra del presente reglamento deportivo.

15.1. Las verificaciones administrativas, técnicas, de seguridad son responsabilidad del club o asociación organizador del evento, se efectuarán en el lugar, fecha y hora especificados en el Cronograma Oficial de cada competencia y contará con la presencia de los Comisarios FEDAK. No podrán largar la primera Prueba Especial SS, los autos que no aprueben las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad.

15.2. Verificaciones administrativas.

- a) Declaración técnica y de seguridad juramentada con firmas originales del piloto y preparador técnico debidamente registrado en la FEDAK
- b) Ficha de inscripción con firma de responsabilidad del piloto y concurrente.
- c) Licencias Deportivas emitidas por la FEDAK vigente (Piloto y Copiloto)
- d) Credencial del preparador técnico, emitida por la FEDAK, que firma la declaración técnica y de seguridad juramentada
- e) Licencia de conducir emitida por la ANT vigente (Piloto)
- f) Documentos que permitan la verificación de origen del vehículo (Matrícula, catálogos u otros)
- g) Pasaporte del vehículo (El Colegio de Comisarios definirá su procedimiento)
- h) Conformidad del vehículo con la categoría en que ha sido inscrito
- i) Correcta ubicación de la publicidad oficial
- j) Comprobante del pago del valor de la inscripción
- k) Otras que el Colegio de Comisarios requiera.

15.3. Verificaciones técnicas.

Por cuanto cada participante debe entregar, obligatoriamente, la declaración técnica y de seguridad juramentada firmada en original por el piloto(s) y preparador técnico en las verificaciones administrativas, no es obligatorio que los comisarios realicen la verificación técnica y de seguridad previa a la competencia ya que con la presentación de la mentada declaración, los comisarios pueden realizar la verificación antes, durante o después de la competencia.

Toda declaración técnica (Declaración Técnica y Seguridad Juramentada) que contenga información falsa será considerada como nula y sin efecto, y constituirá una infracción grave que será sancionada con exclusión de la competencia, suspensión temporal y/o multa de hasta seis (6) salarios básicos unificados de acuerdo a lo que estipulen los Comisario Deportivos y/o Sub Comisión o Comisión Disciplinaria según corresponda.

Vehículos FIA deben presentar la ficha de Homologación a la FEDAK y al club, asociación o empresa especializada en automovilismo, y la respectiva Declaración técnica y de seguridad juramentada, en la cual debe constar el número y fecha de la Ficha de Homologación FIA debidamente firmada por el piloto y preparador técnico con licencia y credencial vigente, la ficha de homologación es obligatorio que tengan un ejemplar impreso en el vehículo para facilitar las revisiones.

15.4. Verificaciones de seguridad.

Cumplimiento obligatorio de lo estipulado en la Homologación Internacional FIA o Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies vigente y en el manual de procedimientos.

15.5. Los Comisarios se reservan el derecho de realizar verificaciones, antes, durante o después de la competencia, a cualquier participante.

15.6. Los Comisarios en coordinación con el Director de la Prueba, antes de cada competencia y revisando la lista de inscritos, determinará a que categorías se pondrán sellos de seguridad. Los Comisarios al término de la competencia, podrán disponer que los autos que ocuparon los tres primeros lugares o los autos que consideren sean revisados y remitidos bajo régimen de parque cerrado, de manera obligatoria.

15.7. Las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad, podrán efectuarse un día antes del inicio de la primera Prueba Especial SS. El Colegio de Comisarios, determinará los autos de competencia inscritos que ingresen a las verificaciones y los que aprueben las mismas.

15.8. El club, asociación y/o empresa especializada en automovilismo organizadora de una competencia de rally, designará un taller de servicio técnico-mecánico, el cual será notificado al Colegio de Comisarios en caso de que se requiera para revisiones específicas pre carrera, o post carrera.

15.9. El Colegio de Comisarios, podrán hacer verificaciones luego de haberse terminado la competencia en un lugar, determinado por la organización. Todo incumplimiento, serán sancionados de acuerdo a lo dispuesto en el presente reglamento con exclusión de la competencia, suspensión temporal o definitiva y/o multa de hasta seis

salarios básicos unificados según sea el caso.

15.10. En las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad, deberá estar presente el piloto o concurrente del vehículo con su equipo de abasto y herramientas.

➤ **ARTÍCULO 16. CONTROLES HORARIOS**

16.1. Ingreso control horario: Funcionamiento. En estos controles, los oficiales procederán a anotar en el carné el horario en el cual éste le fue entregado. El horario se registrará al minuto completo. El procedimiento de control comienza en el momento en que el auto pasa la pancarta de ingreso al área de control horario.

16.2. Entre la pancarta de ingreso al área de control horario y el control, la tripulación tiene prohibido detenerse por cualquier razón o conducir a una velocidad anormalmente lenta.

16.3. La toma de tiempo real y el registro del mismo en el carné de control podrá ser efectuado solamente si los dos miembros de la tripulación y el auto se encuentran en el área de control y dentro de la vecindad inmediata a la mesa de control.

16.4. El tiempo real deberá corresponder al momento exacto en el cual uno de los miembros de la tripulación entregue el carné de control al oficial correspondiente; entonces, manualmente o por medio de un dispositivo de impresión, el oficial que corresponda marcará la tarjeta con el tiempo real en el que el carné de control le fue entregado, y nada más.

16.5. El horario de control es el obtenido al sumarle al tiempo ideal asignado para el sector, el horario de largada de la Competencia especial o del CH previos. Estos tiempos son expresados al minuto. Un sector puede tener uno o varias Pruebas Especiales SS y enlaces.

16.6. El horario de control es de exclusiva responsabilidad de las tripulaciones, quienes pueden consultar el reloj oficial en la mesa de control. Los oficiales no pueden dar ninguna información sobre ese horario de control.

16.7. La tripulación no será sancionada por hacer el control antes de tiempo, si el auto ingresa al área de control durante el minuto ideal de chequeo o en el minuto precedente.

16.8. La tripulación no será sancionada por demora si el acto de entrega del carné al oficial correspondiente se produce durante el minuto ideal de presentación.

16.9. Cualquier diferencia entre el horario ideal de presentación y el real se sancionará de la siguiente manera:

- Por presentación tarde: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.
- Por presentación adelantada: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

16.10. Si se detecta que una tripulación no ha observado las reglas para el procedimiento de control, el oficial a cargo del control deberá hacer de esto el tema de un informe por escrito y enviarlo inmediatamente al Director de la Prueba.

16.11. A criterio del Director de la Prueba, una tripulación que ha sido sancionada por presentación adelantada, puede ser neutralizada por la cantidad de tiempo necesaria para salir en el orden originalmente previsto.

16.12. Control horario seguido de una Prueba Especial SS. Cuando un control horario es seguido de un control de largada para una Prueba Especial SS, se deberá aplicar el siguiente procedimiento:

- a) En el control horario al finalizar un tramo de enlace, el oficial correspondiente ingresará en el carné tanto el horario de chequeo de la tripulación como su tiempo provisorio de largada. Deberá haber una brecha de 3 minutos para permitir que la tripulación se prepare para la largada de la Prueba Especial SS y vaya a la línea de largada.
- b) Si dos o más tripulaciones hacen el chequeo en el mismo minuto, sus tiempos provisorios de largada para esa Prueba Especial SS serán en orden de sus tiempos relativos de llegada al control horario precedente. Si los tiempos de llegada al control horario precedente coinciden, se tendrán en cuenta los tiempos en el control horario anterior a aquel, y así sucesivamente.
- c) Una vez que haya hecho el chequeo en el control horario, el auto concursante será conducido al control de largada de la Prueba Especial SS desde donde la tripulación deberá salir de acuerdo con el procedimiento establecido en estas disposiciones.
- d) Si hubiera alguna diferencia entre los tiempos provisorios y reales de largada, el tiempo ingresado por el oficial en la largada de la Prueba Especial SS será el válido, a menos que los Comisarios decidan lo contrario.
- e) El horario de largada del sector o etapa, será el horario de inicio para calcular el registro del siguiente control horario.

➤ **ARTÍCULO 17. PROCEDIMIENTO DE REAGRUPAMIENTO**

17.1. Ingreso a un reagrupamiento. Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones recibirán instrucciones sobre sus horarios de largada. Luego deberán conducir sus autos como lo indiquen los oficiales a cargo.

17.2. Salida de un reagrupamiento. Después de un reagrupamiento durante un sector o etapa, los autos deberán volver a salir en el orden de llegada al reagrupamiento o al control horario anterior según corresponda. En caso de presentarse cualquier desorden en el desarrollo de la competencia, el Director de la Prueba, podrá a su criterio,

reposicionar durante el reagrupamiento al participante que se haya desfasado por una razón justificable.

➤ **ARTÍCULO 18. PARQUE DE ASISTENCIA Y PARQUE CERRADO**

18.1. El club o asociación responsable del desarrollo de la competencia, establecerá UN solo espacio físico o lugar para toda la competencia, donde funcionará el Parque de asistencia y cerrado. En dicho espacio físico o lugar, se realizarán las verificaciones técnicas y de seguridad, con las siguientes características:

- a) Recinto CERRADO, y que el área sea suficiente para que albergue a todos los participantes cómodamente.
- b) Zona de parqueo cómodo para vehículos de asistencia
- c) Zonas planas y amplias
- d) Servicios básicos
- e) Zona de alimentación
- f) Parqueo cómodo para prensa, público y asistentes
- g) Los controles de salida y llegada deben tener cobertura celular o satelital para la transmisión de datos (sistemas de control de tiempo automatizados)
- h) Seguridad privada.
- i) Otros determinados en la normativa de requisitos organizativos.

El incumplimiento de cualquiera de estos puntos por parte del organizador será calificado por la CNR-FEDAK e incluso sancionado de conformidad a lo estipulado en el presente reglamento.

18.2. Los participantes y su personal técnico deberán cumplir con las normas establecidas en el Cronograma Oficial de cada evento para Parque de Asistencia y de parque cerrado. La inobservancia de esta norma será penalizada por los Comisarios de conformidad con la infracción.

18.3. Los sitios de partida y llegada de cada tramo deberán estar alejadas al menos 500 metros de una vía principal y serán considerados como zonas de parque cerrado además de los que la organización expresamente determine como tal. La inobservancia de esta norma será penalizada por los Comisarios de conformidad con la gravedad de la falta con penalización de mínimo un minuto al tiempo acumulado del participante.

18.4. Todo día de competencia obligatoriamente terminará en una zona destinada para parque cerrado y de asistencia, de acuerdo al Cronograma Oficial de la competencia.

18.5. La organización obligatoriamente determinará e informará el lugar y horarios considerados como zona de abasto o de asistencia; se podrán definir zonas de asistencia técnicas remotas, las que tendrán un tiempo máximo de 30 minutos.

18.6. El Colegio de Comisarios en coordinación con el Director de la Prueba, se reservan el derecho de enviar a régimen de Parque Cerrado para la verificación de cualquier auto participante en el lugar determinado por la organización, antes, durante o después de la competencia. La negativa a esta disposición será causal de exclusión inmediata de la Competencia, suspensión temporal o definitiva, y/o multa de hasta seis salarios básicos según sea el caso. Si en las verificaciones, se han encontrado irregularidades en un vehículo, se reportará la novedad al Colegio de Comisarios para su respectivo análisis y decisión. La falta de entrega de documentos que permitan la verificación será causal de exclusión de la competencia, suspensión temporal o definitiva, y/o multa de hasta seis salarios básicos según sea el caso, conforme lo dispuesto en el presente reglamento.

18.7. En todo momento, dentro del parque cerrado, las personas autorizadas, deberán acatar las disposiciones estipuladas por las autoridades designadas para la competencia.

➤ **ARTÍCULO 19. ORDEN DE PARTIDA**

19.1. El Director de la Prueba, determinará el orden de largada de las diferentes categorías, que será comunicado al Colegio de Comisarios FEDAK. Esto aplica solo para la prueba clasificatoria.

19.2. En el especial de clasificación, el orden de partida será de menor a mayor cilindrada. A criterio del Director de Carrera, se considera éste, como primera Prueba Especial SS. Los tiempos del especial de clasificación determinan el orden de partida de los siguientes tramos de la competencia.

19.3. Los pilotos participantes de los autos de las categorías tracción integral (RC2, N5-PROTO, RC2N, RC3) tienen prioridad de escoger el orden de largada según los resultados del súper especial de clasificación. La selección del orden de partida, será considerando el mejor tiempo, es decir será el primero en seleccionar y así sucesivamente.

Cada día de competencia se volverá a elegir con el acumulado de tiempos finales del día previo. Los pilotos deberán comunicar al Director de la Prueba.

19.4. Si no hay especial de clasificación por orden de fuerza mayor, el orden de partida será determinado por el Director de la Prueba, considerando la clasificación dentro del Campeonato Nacional de los participantes, y de no tener puntajes se lo realizará por sorteo.

19.5. Los autos partirán cada TC a un minuto de diferencia, pudiendo ampliarse a dos minutos de así considerarlo los Comisarios de las mesas de control, en los TC de asfalto o Rallies 100% asfalto se largarán a minuto seguido.

➤ **ARTÍCULO 20. DESARROLLO DE LA COMPETENCIA**

20.1. El club o asociación responsable del desarrollo de la competencia, deberá cumplir con la Prueba Especial de clasificación y deberá entregarse el carnet de control horario y de manera opcional con Shakedown

20.2. En rally de dos o más días de competencia, el orden de partida a partir del segundo día será conforme a la clasificación del día anterior.

20.3. A un piloto que auxilia a quien exhiba la bandera blanca y de ser necesario traslada a los necesitados hasta el siguiente punto de control o lugar adecuado más próximo, se le otorgará el mejor tiempo de la clasificación de su categoría en ese tramo y podrá recuperar su ubicación de largada en los siguientes tramos sin penalización.

20.4. Cuando el desarrollo de una Prueba Especial SS sea definitivamente interrumpido, antes del paso de la última tripulación, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo, que se obtendrá otorgando a todas las tripulaciones afectadas por las circunstancias de la interrupción, el tiempo más alto realizados antes de la interrupción de la carrera. Bajo criterio del Colegio de Comisarios, el mayor tiempo se determinará escogiendo entre los 4 últimos tiempos que hayan circulado el tramo en circunstancias normales auto alcanzado debe ser obligatoriamente auto pasado. El Colegio de Comisarios, variará el orden de partida de un tramo cuando esto suceda, o por pedido de los pilotos involucrados.

20.5. Los comisarios de ruta, para neutralizar un tramo del Rally, deberán informar al Director de la Prueba y esperar la disposición. Reportarán al Colegio de Comisarios lo sucedido.

20.6. Los abastos y asistencias son permitidos únicamente en las zonas indicadas en el Cronograma Oficial, todo equipo de abasto del participante deberá contar obligatoriamente en esta zona con un extintor manual de al menos 5 kilogramos. El incumplimiento de esta norma (zonas indicadas) será sancionado de acuerdo a la presente normativa.

20.7. En los sitios de control de largada y llegada de las Pruebas Especiales SS, se partirá mediante relojes o medios electrónicos, colocados en el sitio de inicio y la llegada con bandera a cuadros.

20.8. Al finalizar un sector, el tiempo se considerará a partir de que el vehículo pase la pancarta de control de ingreso ante el comisario para que este ponga la hora de presentación y la hora de salida real del siguiente tramo.

20.9. El retraso al ingreso del puesto de control (pancarta de entrada), será penalizado con 10 segundos por cada minuto de retraso.

20.10. El adelanto a la largada de cada tramo será penalizado con 10 segundos por cada segundo de adelanto.

20.11. Al participante que se presente retrasado al control horario, los comisarios lo ubicarán detrás de los participantes que ya tengan la hora de partida del prime en el carnet de ruta, salvo mejor criterio.

20.12. Es obligatorio seguir y completar todo el recorrido y en el sentido indicado en el libro de ruta, el desvío de este será causal de exclusión del vehículo.

20.13. Durante el desarrollo de la competencia no se permite transportar a los autos participantes en remolques o ser remolcados, salvo que por una situación de riesgo, sea necesario reubicar al auto en una zona segura. La inobservancia de esta norma, determina la exclusión.

20.14. Horario de la Caravana de Seguridad:

- Vehículo de encintaje y seguridad: 60 a 90 minutos antes del primer vehículo en carrera
- Vehículo de control de seguridad y verificación de sitios prohibidos: 45 a 60 minutos antes del primer vehículo en carrera
- Vehículo 000: 30 a 45 minutos antes del primer vehículo en carrera
- Vehículo 00: 20 a 30 minutos antes del primer vehículo en carrera
- Vehículo 0: 10 a 20 minutos antes del primer vehículo en carrera
- Vehículo de cierre: 5 minutos después del último vehículo en carrera

20.15. En las Pruebas Especiales SS, la circulación de los competidores en dirección contraria a lo que determina el libro de ruta, determina la exclusión del vehículo.

20.16. Es prohibido dar marcha atrás en zona de pancartas (controles horarios, largada y llegada). Si un vehículo al finalizar una Pruebas Especiales SS se pasa de la mesa de control, deberá el copiloto bajarse y presentar el carnet al comisario para que se registre su tiempo.

20.17. Toda tripulación está obligada a respetar a las autoridades de control y acatar las instrucciones que se les dé en su mesa de control, la inobservancia será penalizada o sancionada por el Colegio de Comisarios. **Luego de**

recibir la tripulación el carnet con el registro correspondiente, deben abandonar de inmediato la zona de control y dirigirse al siguiente punto, de no cumplir serán penalizados con el tiempo máximo del tramo.

20.18. Si un auto obstaculiza el paso a los demás competidores, puede ser empujado o retirado por terceros para moverlo y permitir el paso y poder continuar por sus propios medios, continúa en competencia, siempre y cuando llegue dentro del tiempo permitido reglamentariamente.

20.19. Si un auto es asistido mecánicamente por terceros para concluir una Prueba Especial SS, será causal de penalización o hasta la descalificación del evento.

20.20. En caso de una situación de riesgo, un auto podrá ser asistido por terceros para reubicarlo en una zona segura.

20.21. Si un vehículo participante o tripulación obstaculiza de manera intencional a otro participante, será motivo de exclusión de la competencia y a quien realice dicha obstaculización se le abrirá un expediente para que la comisión disciplinaria de FEDAK analice y sancione.

20.22. Todo equipo de abasto deberá permanecer en el lugar destinado por la organización durante el desarrollo de la competencia, si un equipo por cualquier motivo sale de la zona de asistencia no podrá volver a ingresar al sitio.

20.23. El abasto o asistencia en otro lugar será causal de exclusión de la competencia, a menos que la organización disponga que se realicen asistencias remotas en otros sitios aparte de la zona de asistencia central.

20.24. En las Pruebas Especiales SS o enlaces, se permite la ayuda o colaboración entre participantes, únicamente con los implementos o herramientas que lleven dentro de los autos de competencia. No se aprueba ningún tipo de abasto o asistencia de terceros.

20.25. La mesa de control de largada se levantará una vez que haya partido el vehículo de cierre, el cual deberá considerar que se cumpla el tiempo máximo del último participante que haya tomado partida del tramo.

20.26. Si un auto de competencia llega luego del vehículo de cierre, está fuera de carrera y optará por la reclasificación.

20.27. Se permite reclasificar de prime a prime durante la competencia; a excepción del último especial de velocidad corrido en la competencia.

El concurrente de la tripulación deberá solicitar por escrito y con firma de responsabilidad dirigido al Director de la Prueba la solicitud de reclasificación, quien tomará una decisión, positiva o negativa, dependiendo el estado del auto y de la tripulación. De ser positiva la solicitud, al vehículo reclasificado se le otorgará el tiempo máximo en el tramo cronometrado que no concluyó, (uno o más); bajo ningún concepto el tiempo máximo no podrá ser inferior a 5 minutos.

20.28. Para la Vuelta al Ecuador, se puede reclasificar a etapa seguida.

20.29. No se permite reclasificación saltándose una etapa

20.30. En la Vuelta al Ecuador existirá reclasificación dentro de la misma etapa.

20.31. Obstruir el paso del carril izquierdo dentro del área de control, entre pancartas, es causal de penalización de 30 segundos al acumulado del participante.

20.32. Cancelación o suspensión de una Prueba Especial SS.

Una Prueba Especial SS que se ha detenido, podrá ser declarado terminado, o cancelado por causas de fuerza mayor, por el Colegio de Comisarios, en coordinación con el Director de la Prueba, previa información del comisario de ruta, e indicarán el sitio y hora en el que se volverá a reiniciar la competencia.

Si una Prueba Especial SS ha sido detenido antes de su terminación, la clasificación será la que corresponda al punto de:

- a) Detención, con la hora registrada en ese sitio de haber un control y de no haber control, se considerará desierto ese tramo.
- b) Cuando el desarrollo de una Prueba Especial SS sea definitivamente interrumpido, antes del paso de la última tripulación, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo, que se obtendrá otorgando a todas las tripulaciones afectadas por las circunstancias de la interrupción, el peor de los tiempos realizados antes de la interrupción de la carrera.
- c) Bajo criterio del comisario, el mayor tiempo se determinará escogiendo entre los 4 últimos tiempos que hayan circulado el tramo en circunstancias normales.
- d) Se aplicará únicamente si el 50% de las tripulaciones que estuvieron en competencia, lograron pasar sin inconvenientes.
- e) Si un tramo es detenido habiendo pasado menos del 50% de autos en competencia, el tramo será anulado para todos.

20.33. Incidentes en una Prueba Especial SS.

En caso de un incidente donde se requiera atención médica urgente, se aplica lo indicado en el Plan de Seguridad

para Rallies.

En el desarrollo de la competencia, los pilotos, copilotos, mecánicos y personas autorizadas, deberán acatar las disposiciones de las autoridades designadas para el evento.

➤ **ARTÍCULO 21. PUBLICACIÓN DE RESULTADOS Y PODIUM DE PREMIACIÓN**

21.1. CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY Y VUELTA AL ECUADOR

21.1.1. El Director de Carrera es el responsable de la publicación de los resultados, en el formato que así lo definan. El club o asociación responsable del desarrollo de la competencia, entregará la información al Colegio de Comisarios, para su revisión, análisis y posterior publicación. Se otorgará hasta treinta (30) minutos para reclamar posibles errores antes de oficializar los mismos. Si existe errores en los tiempos y/o penalizaciones deben corregirse inmediatamente sin necesidad de un reclamo.

21.1.2. Con los resultados autorizados por el Director de la Prueba y el Colegio Comisarios se realizará el pódium de premiación, independientemente de posibles reclamos existentes no resueltos. De existir reclamos, deben ser presentados y tramitados de conformidad con el presente reglamento.

21.2. CAMPEONATOS REGIONALES O PROVINCIALES, COPAS, OTROS EVENTOS

21.2.1. El Director de Carrera en coordinación con los Comisarios, son los responsables de la revisión, análisis y posterior publicación en el formato que así lo definan. Se otorgará hasta treinta (30) minutos para reclamar de posibles errores antes de oficializar los mismos. Si existe errores deben corregirse inmediatamente sin necesidad de un reclamo.

21.2.2. Con los resultados provisionales se realizará el pódium de premiación, independientemente de posibles reclamos existentes no resueltos. De existir reclamos, deben ser presentados y tramitados de conformidad con el presente reglamento.

➤ **ARTÍCULO 22. PREMIACION**

22.1. CAMPEONATOS NACIONALES

22.1.1. El club o asociación responsable del desarrollo de la competencia, premiará a los pilotos y copilotos que se ubiquen en el primer, segundo y tercer puesto/lugar de la clasificación de cada categoría en cada competencia.

22.1.2. El piloto y copiloto, deberán asistir obligatoriamente al podio de premiación, debidamente uniformados (traje de competencia), en caso de no cumplir con esta disposición, perderán los puntos, premios y trofeos, salvo casos de fuerza mayor debidamente documentados y justificados por escrito, ante el Director de la Prueba, antes del acto de premiación, en cuyo caso delegarán obligatoriamente a su concurrente para que asista.

22.2. CAMPEONATOS PROVINCIALES, COPAS, OTRO CAMPEONATOS

21.2.1. El organizador premiará a los pilotos y copilotos conforme lo determine su organización en cada categoría, sin que sean menores a los tres primeros lugares, debiendo tomar en cuenta que los pilotos y copilotos deberán asistir obligatoriamente al podio de premiación, debidamente uniformados (traje de competencia), caso contrario perderá los puntos, premios y trofeos.

➤ **ARTÍCULO 23. RECLAMACIONES Y APELACIONES**

23.1. RECLAMOS

23.1.1. No se admiten reclamos verbales, así como tampoco reclamos fuera de los plazos permitidos en la presente norma. **El incumplimiento, será causal de sanción por parte de la FEDAK.**

23.1.2. Procedimiento para un reclamo

- a) El concurrente del piloto reclamante, registrado en la hoja de inscripción de la competencia, es la única persona autorizada a presentar un reclamo; dicho reclamo será canalizado a través del Director de la Prueba, quien a su vez remitirá al Colegio de Comisarios, para su análisis, autorización del inicio del procedimiento y posterior resolución.
- b) El concurrente del piloto reclamante para oficializar un reclamo de carácter técnico y/o deportivo, deberá presentar una carta formal, legible, con firma de responsabilidad, hasta máximo 30 minutos después de leídos los resultados preliminares de la competencia. El reclamo debe ser puntual. Si en la hoja de inscripción de la competencia, no registra el nombre del concurrente, este debe ser presentado por el piloto y por la omisión de no haber registrado un concurrente se le sancionará de conformidad al presente reglamento.
- c) El concurrente del piloto reclamante, realizará el pago de la caución, por un valor de quinientos (\$500,00) dólares norteamericanos más IVA, dicho pago será en efectivo o vía transferencia bancaria a la cuenta corriente de la FEDAK, al momento de la presentación del reclamo. El valor será devuelto al reclamante, siempre y cuando la decisión del Colegio de Comisarios, sea a su favor y el deportista reclamado, cancelará el valor de dicha caución.

- d) Una vez cumplidos los numerales antes indicados, El Director de la Prueba canalizará el reclamo al Colegio de Comisarios para su resolución.
- e) De existir gastos adicionales a la caución que se incurra en la verificación, los mismos serán cubiertos de la siguiente manera:
 - 1. Por el reclamante en caso de que su reclamo no sea aceptado
 - 2. Por el reclamado en el caso de que el reclamo sea aceptado.
- f) La presentación de un reclamo con respecto a las características técnicas de un auto, debe constar debidamente especificada y singularizada, de ser varios puntos todos estos deben ser detallados y presentada ante el Director de la Prueba, ya sea por el piloto o su concurrente, por escrito, con firma de responsabilidad, hasta máximo 30 minutos después de leídos los resultados preliminares de la competencia. Si se ha cumplido con el tiempo previsto en la entrega del reclamo, el Director de la Prueba entregará el documento al Colegio de Comisarios para que procedan con la verificación correspondiente.
- g) En caso de que un reclamo técnico no pueda ser resuelto en ese momento, el vehículo quedará en régimen de parque cerrado en el sitio que el Colegio de Comisarios lo determine. Si dicho reclamo afecta a los tres primeros lugares, dicha categoría no podrá ser premiada.
- h) La Federación puede actuar de oficio en cualquier caso y en cualquier tiempo incluso luego de realizada las premiaciones cuyo proceso administrativo será ejecutado por la Subcomisión de Disciplina de conformidad al Art. 66 del Estatuto de la FEDAK.
- i) No se admitirá observaciones realizadas por concurrentes o pilotos ya que las mismas deben ser presentadas como reclamo y la caución respectiva, caso contrario no se dará ningún tipo de trámite.
- j) La FEDAK puede iniciar procesos administrativos de oficio para determinar la conducta de las tripulaciones, equipos, abastos, preparadores técnicos e incluso del Colegio de Comisarios y Director de la Prueba por irregularidades pudiendo ser entre otras una manifiesta negligencia, error inexcusable, falta de debida diligencia, etc. cuyo proceso estará a cargo de la Subcomisión de Disciplina

23.1.3. La verificación se la hará en la hora y lugar determinado por el Colegio de Comisarios dependiendo de los documentos que permitan la verificación y de las facilidades que preste el reclamado con su equipo técnico para hacerlo. El auto del reclamado ingresará al parque cerrado. El Colegio de Comisarios emitirán su informe en base a lo presentado por el o los Comisarios Técnicos, el mismo que deberá ser parte integrante y anexarse al informe que presente a la CNR-FEDAK

23.1.4. Los costos totales, incluida la caución, que generen la verificación correrán por cuenta de quien haya presentado el reclamo, dichos valores serán establecidos por la organización.

23.1.5. Mientras dure un proceso de verificación, motivado por un reclamo presentado, el Colegio de Comisarios deberá disponer que el auto del reclamado esté en régimen de parque cerrado.

23.1.6. El Colegio de Comisarios, una vez que se hayan efectuado todos los procedimientos de verificación ante un reclamo, procederá a notificar a los involucrados, la decisión. Dicha notificación, no podrá exceder las 48 horas. La notificación, será enviado al correo electrónico registrado en la inscripción o por WhatsApp al número que consta en los archivos de la FEDAK.

23.1.7. En caso de que el reclamo pueda ser verificado visualmente la resolución del Colegio de Comisarios se remitirá de inmediato.

23.2. APELACIONES

Las apelaciones deben ser presentadas por el piloto o su concurrente a la Comisión de Disciplina, por escrito, debidamente sustentada y con firma de responsabilidad, hasta máximo 72 horas después de notificada por escrito la resolución emitida por el Colegio de Comisarios o por la Subcomisión de Disciplina según el caso.

Las apelaciones pueden ser presentadas como documento anexo a través del correo electrónico: coordinacion@fedak.com.ec teniendo la obligación de presentar el original en la secretaría de la FEDAK hasta 48 horas posterior a la fecha del correo electrónico con el respectivo justificativo de la transferencia o deposito en efectivo por la suma de mil dólares (USD 1.000,00) más IVA, en caso de Comisarios, Autoridades, Directores de Competencia y demás participantes se aplica esta misma disposición

La Comisión de Disciplina dispondrá del tiempo necesario para resolver una apelación, previo al cumplimiento de los requisitos antes indicados.

23.3. RESOLUCIONES

Las resoluciones de la Comisión de Disciplina, serán de carácter vinculante para las partes y de última instancia.

➤ ARTÍCULO 24. EXCLUSIONES

24.1. No llevar cascos protectores, cinturones puestos y abrochados, así como el overol de competencia en Pruebas Especiales SS desde el control horario de salida hasta el control de llegada.

24.2. Usar maniobras y conductas antideportivas (auto alcanzado auto pasado). La grabación obtenida de la cámara a bordo u otro dispositivo de grabación, constituye prueba fehaciente.

- 24.3.** Insultar, ofender, amenazar, intimidar a cualquier Comisario o Autoridad designado antes, durante o después de la competencia, además de las sanciones que se encuentran debidamente establecidas en el presente reglamento.
- 24.4.** El sobrepasar el tiempo máximo impuesto en el sector.
- 24.5.** Pasar un control en función en sentido contrario al recorrido aún de reversa.
- 24.6.** No hacer el recorrido completo señalado en la libreta de ruta, o ser arrastrado, empujado o remolcado en cualquier etapa si no ha sido reportado su abandono
- 24.7.** Circular en sentido contrario en un tramo cronometrado, solo será permitido cuando el vehículo efectuó un trompo o para realizar la maniobra necesaria para retomar el sentido correcto de la ruta
- 24.8.** Se debe cumplir el recorrido de los enlaces estipulados en el roobook; de existir bloqueos imprevistos o de fuerza mayor, se podrá realizar variaciones.
- 24.9.** Quitar o modificar en forma intencional cualquier señal de ruta indicada en la libreta en perjuicio de los demás competidores
- 24.10.** Ocultar intencionalmente los números de competencia.
- 24.11.** Omitir el paso de algún control horario.
- 24.12.** Llevar a bordo del auto recipiente con combustibles, con la excepción del alcohol etílico en el botiquín.
- 24.13.** Pasar algún control fuera de los límites de tiempo de apertura y cierre.
- 24.14.** Las violaciones a las limitaciones de los reglamentos técnicos de las categorías.
- 24.15.** El cambio del block de motor del automóvil u otra parte que requiera verificación, durante la competencia sin autorización previa del Director de la Prueba.
- 24.16.** La falta de cualquiera de los requisitos de seguridad especificados en reglamento.
- 24.17.** Hacer protestas públicas, por cualquier medio electrónico o de comunicación.
- 24.18.** Que los vehículos de servicio (asistencia) sean reportados circulando dentro de alguna Prueba Especial SS ya iniciado
- 24.19.** Pasar lanzados al inicio de una Prueba Especial SS sin autorización del comisario.
- 24.20.** Participar bajo el influjo de drogas o bebidas alcohólicas.
- 24.21.** No llevar la publicidad entregada por la organización, durante toda la competencia (Pruebas Especiales SS, enlaces, parque de asistencia).
- 24.22.** El hacer hoja ruta dentro del periodo estipulado en el Cronograma Oficial de la competencia en desarrollo (los días de carrera).
- 24.23.** El hacer hoja de ruta con un auto de competencia.
- 24.24.** Hacer mecánica, cambiar o modificar cualquier pieza del auto en cualquiera de los parques cerrados, sin autorización del Colegio de Comisarios.
- 24.25.** Realizar cualquier Prueba Especial SS con tripulación incompleta.
- 24.26.** Recibir asistencia mecánica (daño mecánico) de terceros dentro del Prueba Especial SS.
- 24.27.** Recibir asistencia, ser empujado, remolcado por terceros ajenos a la competencia incluyendo abastos en Pruebas Especiales SS, salvo en situaciones que ponga en riesgo a la tripulación y demás participantes.
- 24.28.** Violentar sellos de seguridad, colocados en las verificaciones técnicas sin previa autorización.
- 24.29.** No llevar neumático de emergencia de rally (salvo que la emergencia haya sido utilizado en un SS, y el cambio se haya destruido). No se permite neumáticos que son comercializados en los autos de calle.
- 24.30.** No llevar aro de emergencia de rally. No se permite aros que son comercializados en los autos de calle.
- 24.31.** Cualquier violación al presente reglamento.

➤ ARTÍCULO 25. NEUMÁTICOS

Las llantas autorizadas para todas las competencias de Rally son:

25.1. Para las Categorías establecidas en el Artículo 5, deben remitirse únicamente a la medida y compuesto que traen los distribuidores de las llantas ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT, HANKOOK.
Para primas de asfalto las llantas son libres en su marca y compuesto, no se puede usar Slick.

25.2. Con referencia a los rines, en todas las categorías, se usará lo que estipule el Reglamento Técnico de Rally y Fichas de Homologación FIA

25.3. Todos los autos deberán estar equipados con neumáticos con el diseño o dibujo original del fabricante. Modificaciones manuales al diseño o dibujo original no son permitidas.

25.4. Todo tratamiento mecánico y/o químico de los neumáticos está prohibido.

25.5. Cada neumático debe tener: Dos números de código de barras idénticos moldeados (un sobre cada lado del neumático). Estos códigos de barra serán utilizados para registrar y verificar que los mismos neumáticos permanezcan colocados en un auto en particular. El código de barras del neumático siempre debe estar visible desde afuera del auto.

25.6. Está prohibido el uso de cualquier dispositivo para el mantenimiento del rendimiento completo de los neumáticos con una presión interna igual o inferior a la presión atmosférica. El interior del neumático (espacio entre la

llanta y la parte interna del neumático) debe llenarse solamente con aire.

25.7. En competencias de asfalto se prohíbe el uso de llantas slick (100% lisas).

25.8. Está prohibido el uso de neumáticos con clavos.

25.9. En cualquier momento durante el evento pueden realizarse controles para verificar la conformidad de los neumáticos. Se marcará con un sello especial y deberá ser usado todo neumático.

25.10. Se podrá establecer una zona de marcado de neumáticos/llantas/lectura de códigos de barras a la entrada y salida de los parques de asistencia autorizados. La tripulación debe detener su auto y esperar las instrucciones de los

oficiales y/o comisarios.

25.11. No se permite el ajuste de la presión de los neumáticos, en zonas que dictamine la organización.

25.12. Los autos deben llevar, mínimo una (1) rueda y máximo dos (2) ruedas de repuesto.

25.13. Los distribuidores de las llantas: ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT, HANKOOK tienen la obligación de remitir a la Federación hasta 7 días antes del inicio del Campeonato Nacional de Rally, un listado que contendrá las medidas de las llantas, el compuesto y la disponibilidad, esto con el propósito de poder realizar el control sobre el uso de las llantas que deben ser únicamente las que constan en el listado. Distribuidor que no cumpla con el envío de este listado será eliminado, y la marca de su llanta no podrá participar en el Campeonato Nacional, exclusión que sucederá si el distribuidor trae la medida y compuesto diferente a los constantes en el listado emitido a la FEDAK.

25.14. La FEDAK se reserva el derecho de disponer la utilización de una marca, modelo y tipo de neumático para las diferentes categorías, para lo cual se comunicará oportunamente la resolución.

➤ ARTÍCULO 26. COMBUSTIBLE

26.1. PROCEDIMIENTO DEL REPOSTAJE

Ubicación: los competidores podrán repostar sólo en las zonas de repostaje autorizadas por el ente competente o en estaciones de servicio comerciales indicadas en el libro de ruta.

Las zonas de repostaje, salvo autorización del ente de control, podrán estar situadas:

- Dentro de los parques de servicio
- Dentro de las áreas de servicio remotas
- ubicaciones remotas en la ruta del rally.

Toda zona de repostaje figurará en el itinerario del rally y en el libro de ruta. Salvo autorización del ente de control y regulación de combustibles en el país, en el Parque de Servicio se podrá determinar uno o máximo 2 zonas de repostaje. En la medida de lo posible y por razones de seguridad, la longitud de los sectores, debe evitar ubicar zonas remotas de reabastecimiento de combustible en la ruta del rally, sin justificación. La FEDAK - CNR podrá exigir al organizador la modificación del cronograma / itinerario que incluya zonas remotas de repostaje injustificadas.

La entrada y salida de las zonas de repostaje estará marcada con una señal (pancarta) de color azul, excepto las estaciones de servicio comerciales. Véase Anexo

El organizador y los abastos deben ubicar la presencia de un dispositivo contra incendios y/o las medidas de seguridad adecuadas en cualquier zona de repostaje (no aplicable en estaciones de servicio comerciales)

Si no hay estaciones de servicio en el recorrido del rally, el organizador podrá organizar la distribución de un suministro de combustible, de conformidad con la normativa para dicho caso. Dichos puntos de repostaje deberán respetar las mismas condiciones de seguridad que para las zonas de repostaje del Parque de Asistencia.

26.2. Procedimiento en las zonas de repostaje

- a) Solo se permiten acciones dentro de una RZ directamente involucradas en el repostaje del vehículo competidor.
- b) En todas las RZ, se aplicará un límite de velocidad de 5 km/h.
- c) Para acceder a la RZ, todo el personal involucrado en las operaciones de reabastecimiento de combustible debe usar ropa que brinde una protección adecuada contra incendios e incluya al menos: pantalones largos, top de manga larga, zapatos cerrados, guantes y balaclava.
- d) El proveedor de combustible, es responsable de proteger el suelo con material ambiental que estará compuesta por una parte absorbente y otra parte impermeable.
- e) La responsabilidad del repostaje recae únicamente en el competidor.
- f) Los motores deben estar apagados durante toda la operación de repostaje.
- g) Se requiere que la tripulación permanezca fuera del automóvil durante el reabastecimiento de combustible.
- h) Con el único propósito de ayudar con el procedimiento de repostaje de su automóvil, dos miembros del equipo de cada tripulación pueden acceder al RZ.
- i) Un auto puede ser empujado fuera de la RA por la tripulación, los dos miembros del equipo y/o los comisarios de la organización, sin incurrir en una penalización.

26.3. Procedimiento en estaciones de servicio comerciales

- a) Las categorías determinadas en el Reglamento Técnico Nacional de Rally, podrá utilizar combustible disponible en estaciones de servicio comerciales, marcados en el libro de ruta. Este combustible debe dispensarse directamente en el tanque del automóvil competidor, a excepción de las categorías de las categorías cuyo combustible por su octanaje no disponen en las estaciones de servicio comercial.
- b) La tripulación debe utilizar únicamente el equipo a bordo y solo las bombas sin asistencia física externa.
- c) Los autos que requieran combustible adicional, podrán llevar en envases autorizados y deben transportar los mismos en un automóvil de abasto y mostrarlo en las verificaciones previas al rally.

26.4. Tipo de combustible autorizado a utilizar:

26.4.1. Combustible estipulado en el Reglamento Técnico Nacional de Rally

26.4.2. Combustible estipulado con Homologación Internacional FIA

26.5. DISPOSICIONES ADICIONALES

26.5.1. La FEDAK se reserva el derecho de disponer la utilización de un tipo y marca de combustible para las diferentes categorías, para lo cual se comunicará oportunamente la resolución, o estará estipulado en el reglamento técnico de cada categoría.

➤ ARTÍCULO 27. REQUERIMIENTOS ORGANIZATIVOS

27.1. CAMPEONATOS NACIONALES

27.1.1. Las disposiciones estipuladas en el presente reglamento, basadas en las Regulaciones Deportivas de los Rallies Regionales FIA, están dirigidas a los organizadores y es de fiel cumplimiento y deberán respetar todas las disposiciones abajo detalladas:

27.1.2. Disposiciones Generales para toda Competencia

- a. Establecer una malla comunicacional sólida, que permita mantener conectada de forma continua a toda la caravana de seguridad: vehículos 0, 00, 000, cierre, ambulancias, bomberos, puestos de largada y llegada.
- b. Seleccionar tramos de competencia que garanticen condiciones mínimas de cobertura y conectividad para la correcta operación logística.
- c. Tecnologías sugeridas para implementación inmediata o progresiva:
 - Atenas Starlink.
 - Redes radiales
 - Dispositivos GPS tipo Stella en los autos de competencia, para monitoreo en tiempo real.
- d. Establecer un Centro de Control de Carrera (Control Race), que centralice toda la información operativa, permita toma de decisiones en tiempo real y asegure un flujo eficiente de comunicaciones.

27.1.3. Parque de Servicio o Asistencia

Espacio físico o lugar donde funcionará el Parque de Servicio o Asistencia y régimen de parque cerrado, en dicho

espacio físico, se podrán realizar las verificaciones técnicas y de seguridad. Deberá contemplar las siguientes características:

- a. Recinto **CERRADO**, y que el área sea suficiente para que albergue a todos los participantes cómodamente y con las respectivas instalaciones sanitarias.
- b. Zona de parqueo cómodo para vehículos de asistencia
- c. Zonas planas y amplias
- d. Servicios básicos
- e. Zona de alimentación
- f. Parqueo cómodo para prensa, público y asistentes
- g. Los controles de salida y llegada deben tener cobertura celular o satelital para la transmisión de datos, en competencias de carácter nacional es primordial tener sistemas de control de tiempo automatizados
- h. Seguridad privada.

27.1.4. Comisarios

- Contar con al menos 25 comisarios capacitados, entre:
 - ✓ Comisarios deportivos,
 - ✓ Comisarios técnicos,
 - ✓ Cronometristas controles horarios,
 - ✓ Comisarios de seguridad,
 - ✓ Comisarios de ruta,
 - ✓ Otros.

27.1.5. Vehículos de Caravana de Seguridad

- Disponer de los siguientes vehículos (gestionar auspicios con marcas de vehículos):
 - ✓ Vehículo de encintado
 - ✓ Vehículo de seguridad (verificación)
 - ✓ Vehículo 000
 - ✓ Vehículo 00
 - ✓ Vehículo 0
 - ✓ Vehículo escoba y cierre
 - ✓ Vehículo médico

27.1.6. Para la Premiación:

- **Entrega de premios Piloto** (trofeos) por categorías, para:
 - ✓ Piloto ganador - Primer lugar
 - ✓ Piloto ganador - Segundo lugar
 - ✓ Piloto ganador - Tercer lugar
- **Entrega de premios Copiloto** (trofeos o medallas) por categorías, para:
 - ✓ Copiloto ganador – Primer lugar
 - ✓ Copiloto ganador – Segundo lugar
 - ✓ Copiloto ganador – Tercer lugar

27.1.7. Personal y equipamiento de seguridad en áreas específicas

- Control horario y largada de prueba especial:
 - ✓ Policía
 - ✓ Bombero con 2 extintores de 10 kg c/u
 - ✓ Personal de Seguridad de la Organización
 - ✓ Ambulancia
 - ✓ Medico responsable
- Control horario de registro de tiempos en llegadas (stop)
 - ✓ Policía
 - ✓ Bombero con 2 extintores de 10 Kg c/u
 - ✓ Personal de seguridad de la Organización
- Controles horarios en otros sectores
 - ✓ Policía
 - ✓ Bombero con 1 extintores de 10 kg
 - ✓ Personal de Seguridad de la Organización
- Parque de asistencia – parque cerrado
 - ✓ Policía
 - ✓ 2 Bomberos con 4 Extintores de 10 Kg

- ✓ Personal de Seguridad
- ✓ Los parques cerrados deberán ser cercados con cualquier elemento que defina su perímetro y sirva de contención para el público

- Revisión técnica previa y final
 - ✓ Ambulancia con Médico
 - ✓ 2 bomberos con 4 Extintores de 10 Kg
 - ✓ Personal de Seguridad

27.1.8. Logística para el evento

- 1) Lanzamiento oficial de la competencia de rally, mediante rueda de prensa.
- 2) Información pública de la competencia, página web, redes sociales.
- 3) Cobertura de inicio a fin de la competencia, a través de plataformas digitales, para el conocimiento del público.
- 4) Placa oficial de la competencia de rally.
- 5) Afiche promocional de la competencia de rally.
- 6) Tarima o estructura para la presentación de los pilotos y copilotos.
- 7) Carpa, mesas, sillas, demás materiales requeridos para cada punto de control de partida y llegada.
- 8) Sistema de tiempos con relojes digitales en partida y llegada.
- 9) Sistema de tiempos en línea.
- 10) Equipo de balanza para constatar el peso reglamentario de los vehículos.
- 11) Herramientas para la revisión técnica.
- 12) Materiales para la revisión administrativa (hojas, esferos, etc.) y técnica (precintos, cintas, etc.)
- 13) Iluminación y Amplificación (sonido, micrófono y maestro de ceremonias).
- 14) Palco oficial para autoridades (opcional).
- 15) Seguridad (valladas y policía).
- 16) Suministro de energía eléctrica adicional en caso de una interrupción del servicio eléctrico.
- 17) Mínimo dos ambulancias con paramédicos.
- 18) Clínica u Hospitales autorizados para posibles evacuaciones.
- 19) Extintores en cada punto de partida y llegada de los CH y parque de servicio o asistencia.
- 20) Plan de socialización a la población directamente involucrada, por donde transitarán los vehículos de competencia
- 21) Apoyo de las autoridades locales.
- 22) Acuerdos o contratos con auspiciante, para el desarrollo de la competencia.
- 23) Capacidad hotelera y gestionar descuentos para los deportistas.
- 24) Para la premiación, se recomienda efectuar rueda de prensa de los ganadores.
- 25) Directorio vigente (no prorrogado en funciones), registrado ante el Ministerio del Deporte.
- 26) Documento deslindando responsabilidad a los directivos de la FEDAK, de la competencia en mención.

En cruce de rutas, ingreso desde un camino secundario a una ruta, o bajada desde ruta hacia un camino secundario por parte de los vehículos de competición, se dispondrá de un móvil y personal de Seguridad Vial y se señalizará la zona con conos reflectantes.

La ausencia de algunas de las personas o vehículos obligatorios en un puesto de control será informada al Director de Carrera, quien dispondrá la presencia del faltante en forma inmediata para completar dichos requisitos de seguridad.

No se podrá autorizar la largada de una Prueba Especial SS, sin estar todas las personas y medidas de seguridad presentes en sus puestos. El Delegado de Seguridad de la FEDAK, tiene todo el poder para retrasar la largada, de no existir las seguridades del caso.

El club o asociación, obligatoriamente cumplirá los requerimientos respectivos; el no cumplimiento de la normativa por parte del club o asociación responsable del desarrollo del evento, será causal de la descalificación de la fecha asignada de la competencia del Campeonato Nacional de Rally y Vuelta al Ecuador. La FEDAK a través de la Comisión Nacional de Rally, podrá cancelar el evento.

Las competencias organizadas por los clubes o asociaciones, que no cuenten con la autorización escrita de la FEDAK (Informe Técnico de Viabilidad), serán de exclusiva responsabilidad de quien las autorice y de los organizadores, tanto civil, penal y extrajudicialmente, y se someterán a las sanciones correspondientes.

El club o asociación, son responsables de la obtención de los permisos correspondientes emitidos por las autoridades locales (GAD's cantonales/provinciales, Intendencias Generales de Policía, Comisarias, etc.), tales como la autorización del Plan de Contingencia cantonal y de Seguridad, uso de suelo rural por parte del GAD Provincial, autorización por parte de la Intendencia General de Policía, entre otras que se requieren para el correcto desarrollo de la competencia.

En el caso de asignación de fondos públicos para estos eventos, los clubes o asociaciones, deberán cumplir con las disposiciones de Ley y demás disposiciones jurídicas que sean aplicables respecto a la gestión financiera y administración de fondos públicos.

27.1.9. CANDIDATOS PARA FECHAS DEL CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY

Todo candidato para una fecha del Campeonato Nacional de Rally, deberá cumplir con las disposiciones del Campeonato correspondiente. El candidato a un rally podrá calificar para el Campeonato Nacional si mantuvo un campeonato provincial y/o regional que fue organizado el año anterior a la incorporación del candidato al mismo y si los informes elaborados por la FEDAK, fueron satisfactorios. Una de las fechas de dicho campeonato provincial o regional, deberá ser designado como candidato el cual será evaluado por la FEDAK, bajo la normativa vigente para el caso.

El Colegio de Comisarios y el Director de la Carrera elaborarán un informe de cada rally que será revisado por el Directorio de la FEDAK.

Todo rally de un campeonato en el cual el informe del Colegio de Comisario indique que hubo incumplimiento de las disposiciones, o que no logró el estándar adecuado respecto a los puntos observados, no podrá ser aceptado en el próximo año del Campeonato.

Los clubes y asociaciones afiliados a la FEDAK, podrán postular sus solicitudes para formar parte del desarrollo de las competencias del Campeonato Nacional de Rally, dentro de su jurisdicción, hasta el 31 de octubre del año anterior. Para lo cual, deberán acompañar a la solicitud el proyecto de la competencia, con la siguiente información:

- Solicitud formal indicando las fechas de ejecución del Rally
- Programa de la competencia
- Mapas del rally
- Registro de Directorio del club o asociación vigente (no prorrogado en funciones), registrado ante el Ministerio del Deporte.

El organizador del evento será el único responsable de que las Pruebas Especiales SS previstos para el rally sean aptos, debiendo evitar caminos que no cumplan con las disposiciones nacionales e internacionales. La seguridad es de vital importancia en la elección de los tramos. En la elección de la ruta de rally se deberán evitar caminos que puedan incluir gran densidad de espectadores.

La FEDAK como organizador del Campeonato Nacional de Rally, realizará una inspección y una visita de supervisión general (ruta, plan de seguridad, permisos de las autoridades, libro de ruta, mapa de ruta, plan médico, etc.) de cada evento.

Los clubes o asociaciones que formen parte de las fechas del Campeonato Nacional de Rally, dentro de su jurisdicción, son los responsables del desarrollo de las competencias, para lo cual, están obligados a cumplir los requisitos y obligaciones para el correcto desarrollo de las mismas, según lo dispuesto en el presente reglamento.

La FEDAK a través de la Comisión Nacional de Rally, comunicará al club que será el responsable del desarrollo de la competencia o válida; en caso de existir varios clubes en una provincia, la CNR designará al club responsable del desarrollo del evento.

27.1.10. SEGUROS

El seguro personal de accidentes, corre por cuenta y riesgo del piloto y copiloto, así como también, el seguro que cubra al vehículo de competencia.

El seguro personal de accidentes, corre por cuenta y riesgo del personal que forma parte del club o asociación, responsable del desarrollo de la competición, así como también, el seguro que cubra a los vehículos que utilicen.

Los clubes, asociaciones y/o empresas especializadas en automovilismo, responsables del desarrollo de las competencias de rally, deberán gestionar obligatoriamente un seguro de responsabilidad civil (RC) hacia terceros, que tenga cobertura para todos los participantes del evento por un monto de treinta mil dólares (USD 30.000,00). La cobertura del seguro deberá estar vigente para los competidores que estén participando dentro del cronograma del rally, desde la largada del primer tramo de competencia hasta el final del rally, o hasta el momento del abandono permanente o descalificación. No se considerará abandono permanente cuando un auto haya abandonado y vuelto a largar.

- Los vehículos de asistencia y los autos utilizados para el reconocimiento, aún aquellos que tengan placas especiales emitidas por los organizadores, no estarán cubiertos por la póliza de seguros del rally.
- La FEDAK, sus Directivos, colaboradores, el club o asociación responsable del desarrollo de la competencia, no se hacen responsables ante cualquier caso de accidente que pudiera ocurrir o pudiera ser causado por cualquier concursante y/o automóvil de competición participante, ni por sus vehículos de asistencia durante el desarrollo del rally.

27.2. CAMPEONATOS PROVINCIALES, COPAS, OTROS

El club o asociación responsable de la organización de una fecha del Campeonato Provincial, Copa u otro tipo de eventos de Rally, obligatoriamente deberá cumplir con los mismos requerimientos organizativos para Campeonatos

Nacionales.

➤ ARTÍCULO 28. LICENCIA DEPORTIVA NACIONAL FEDAK

28.1. Documento obligatorio

28.1.1. La Licencia Deportiva Nacional LDN, documento emitido por la FEDAK para el piloto y copiloto es de tenencia obligatoria, para poder participar en las competencias de rally autorizadas por la FEDAK en el Ecuador.

28.1.2. La Licencia Deportiva Nacional LDN emitida por la FEDAK, tiene vigencia anual del 01 de enero hasta el 31 de diciembre de cada año calendario.

28.1.3. Los pilotos, copilotos con Licencia Deportiva Nacional LDN emitida por la FEDAK que participe en competencias NO autorizadas por la FEDAK, serán sancionados con suspensión temporal, definitiva y/o multa de hasta seis (6) salarios básicos unificados económica.

28.2. Evaluación médica

Previo a la obtención de una Licencia Deportiva Nacional LDN emitida por la FEDAK, el piloto y/o copiloto, debe realizarse exámenes médicos de aptitud física y remitir el certificado a la FEDAK.

El examen médico deberá ser realizado por un médico general o deportólogo autorizado para ejercer en el país, días antes de la presentación de la solicitud ante la FEDAK.

Se recomienda realizarse un examen médico, que incluye:

- un cuestionario escrito sobre antecedentes familiares, antecedentes personales (médicos, quirúrgicos, traumatológicos), la existencia de enfermedades o infecciones concomitantes y el uso de cualquier medicamento;
- un examen médico completo que incluya, en particular:
 - Examen de aptitud cardiovascular;
 - Examen ocular;
 - Evaluación del sistema musculoesquelético.

La FEDAK de ser necesario, podrá exigir el cumplimiento de lo estipulado en: *CHAPTER II – “REGULATIONS FOR THE MEDICAL EXAMINATION OF DRIVERS” OF APPENDIX L TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE FIA*

28.3. Obtención de la Licencia Deportiva Nacional LDN FEDAK

28.3.1. Piloto y copiloto deberán cumplir obligatoriamente los requisitos que la FEDAK emita para la obtención de la Licencia Deportiva Nacional LDN FEDAK.

28.3.2. La Licencia Deportiva Nacional LDN puede ser solicitada y gestionada a través de la página Web de la FEDAK: www.fedak.com.ec siguiendo el instructivo adjunto, o de manera presencial en sus oficinas

28.3.3. La FEDAK emitirá la Licencia Deportiva Nacional LDN, a los solicitantes que tengan licencia de conducción de la ANT y hayan cumplido con los requisitos correspondientes, a excepción de los copilotos menores de edad.

28.3.4. Se alienta a los pilotos o copilotos que por primera vez gestionan la obtención de la Licencia Deportiva Nacional FEDAK, a tomar un curso de conducción avanzada de autos de rally, que lo realizarán por cuenta propia.

28.3.5. Cada piloto y copiloto, es responsable de la obtención de la Licencia Deportiva Nacional LDN FEDAK, previo el cumplimiento de los requisitos emitidos por la FEDAK.

➤ ARTÍCULO 29. SANCIONES

29.1. En el marco de la Ley del Deporte, Educación Física y Recreación y su Reglamento, el incumplimiento de las disposiciones determinadas en el presente reglamento por parte de los dirigentes, autoridades, técnicos en general, así como las y los deportistas, dará lugar a que la FEDAK, imponga una o varias de las siguientes sanciones:

- a. Amonestación;
- b. Sanción económica;
- c. Suspensión temporal;
- d. Suspensión definitiva; y,
- e. Limitación, reducción o cancelación de los estímulos concedidos.

29.2. Sanciones económicas:

- Por conducta anti deportiva del piloto (Aparte de la sanción deportiva o técnica): USD \$500,00 más IVA.
- Reclamos airados a las autoridades: USD \$1.000,00 más IVA
- Agresión de palabra o gestos obscenos de algún piloto o miembros de su equipo a otro competidor, miembro

- de equipo, público, Autoridades de la Competencia y Autoridad Policial, etc.: USD 2.000,00 más IVA
- Agresión física de algún piloto o miembros de su equipo, a otro competidor, miembro de equipo, público, Autoridad de la Prueba, Autoridad Policial y Personal de Sanidad, etc.: una multa de seis salarios básicos.

Estas sanciones deberán ser canceladas a la FEDAK, durante las siguientes 48 horas, de no realizarse el pago corresponderá una suspensión hasta que se realice el mismo.

29.3. Sanciones temporales:

A más de las sanciones económicas se aplicarán las siguientes sanciones temporales.

29.4. Agresión de palabra o gestos obscenos de algún piloto o miembros de su equipo a otro competidor, miembro de equipo, público, autoridades de la competencia, autoridad Policial, etc.:

Sanción: Descalificación del evento, suspensión de 6 meses.

29.5. Agresión física de algún piloto o miembros de su equipo, a otro competidor, miembro de equipo, público, Autoridad de la Prueba, Autoridad Policial y Personal de Sanidad, etc.

Sanción: Descalificación de la prueba, EXCLUSIÓN del campeonato uno o más años de suspensión.

29.6. Constituyen infracciones graves las protestas o denuncias hechas sin sustento alguno, en forma pública a través del periodismo hablado y/o escrito, redes sociales sobre cualquier hecho vinculado con la competencia. Toda declaración que se haga pública en contravención presumirá, salvo prueba en contrario, acto deliberado del concursante, piloto y/o algún miembro del equipo.

➤ ARTÍCULO 30. DEFINICIONES

Rally: Competición en carretera a una velocidad media impuesta, que se desarrolla total o parcialmente en carreteras abiertas a la circulación normal. Un Rally está constituido por un itinerario único, el cual debe ser seguido por todos los vehículos, o bien por varios itinerarios, que conducen a un mismo punto de concentración fijado de antemano y seguido, o no, de un itinerario común. El o los itinerarios pueden comprender una o varias pruebas especiales, es decir, pruebas organizadas en carreteras cerradas al tráfico normal y cuyo conjunto, por regla general, es determinante para el establecimiento de la clasificación general del Rally. El o los itinerarios que no sirven para pruebas especiales se denominan "itinerarios de enlace". En estos itinerarios de enlace, la mayor velocidad no debe constituir nunca un factor para la clasificación. Las Competiciones que utilizan parcialmente una carretera abierta a la circulación normal, pero que incluyen pruebas especiales en Circuitos permanentes o semipermanentes en más de un 20 % del kilometraje total del rally deben considerarse, en todas las cuestiones de procedimiento, como Competiciones de velocidad.

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

Boletín: Documento escrito de carácter oficial destinado a modificar, aclarar o completar la documentación oficial del rally, tal como cronograma / itinerario, programa del evento, libro de ruta, resultados oficiales entre otros. Un boletín no puede cambiar ni enmendar estas Reglamentaciones. Esto solo puede hacerse mediante la emisión de una exención otorgada por la FEDAK.

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

Áreas De Control: Es el área comprendida entre la primera señal amarilla de advertencia y la señal beige final que posee tres bandas transversales.

Tripulación: La tripulación estará compuesta por dos (2) personas a bordo de cada auto, Piloto y Copiloto.

Decisión: Es el documento emitido por el Director de la Prueba o por el Colegio de Comisarios para anunciar los hechos que motivan una indagación, audiencia o investigación.

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

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

Notificación: Documento oficial escrito emitido y publicado por el Director de la Prueba que informa, según corresponda, a un competidor / competidores de la aplicación de este Reglamento de rally, notificación que puede ser realizada por cualquier medio telemático, correo electrónico o WhatsApp.

Reconocimiento: Recorrido de parte de la tripulación por toda la ruta para conocer y realizar la respectiva hoja de ruta particular, se lo hace bajo su responsabilidad y respetando las leyes nacionales de tránsito.

Horarios De Reconocimiento: El horario debe estar especificado por la organización mediante comunicados oficiales con el cual las tripulaciones pueden familiarizarse con la ruta del rally.

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

Enlaces: Las partes de un itinerario no utilizadas para Pruebas Especiales.

Sección del Rally: Cada parte del rally separada por un reagrupamiento.

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

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

Prueba Super Especial: Cualquier variación de una Prueba Especial según se detalle en el cronograma / itinerario de cada evento.

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

Carnet de control: Es un carnet creado para dejar constancia de los tiempos registrados en los diferentes puntos de control fijados en el cronograma / itinerario.

Zona Técnica: Es una zona separada por dos Controles Horarios a los efectos de que los Comisarios Técnicos efectúen verificaciones

Shakedown: es un especial preparado para que los autos de competencia puedan probar de forma intensa las modificaciones y ajustes que los mecánicos hayan realizado para la carrera. El trazado se conecta de forma parecida a un circuito, ya que, al finalizar el recorrido, los autos tienen un tramo de enlace que los conecta con la salida nuevamente. El shakedown reúne las características de todos o de la mayoría de los tramos del rally, para que las condiciones sean reconocidas por los equipos durante la competición. No es obligatoria su participación

Test de Rally: Test deportivo desarrollado en carretera abierta, privada o escenario deportivo, considerando la reglamentación, deportiva, técnica y de seguridad para rallies. Podrán contar con el apoyo de un club o asociación afiliado a la FEDAK. Dicho evento, deberá contar con los permisos necesarios según la legislación del Ecuador donde tenga lugar el test. El test de rally no se considera una competencia, por lo tanto, NO tendrá costo de inscripción alguno para el piloto o equipo de rally

Neutralización: Tiempo durante el cual las tripulaciones son detenidas por motivos ajenos a la organización, se mantendrá las condiciones de parque cerrado. El Colegio de Comisarios en coordinación con el Director de Carrera, son los únicos autorizados para neutralizar la competencia.

Día de competencia: Se considera a un sector o etapa, con un grupo de Pruebas Especiales SS y enlaces que se cumplirán de acuerdo al cronograma de la competencia.

Especial de clasificación: Competencia para determinar el orden de partida inicial de un Rally.

Enlace (E): tramo con tráfico normal abierto que deben cumplir en un tiempo determinado las tripulaciones como parte de la competencia, respetando todas las leyes de tránsito normales.

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

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

Zona de Abasto o Asistencia: Lugar con tiempo controlado, en el cual las tripulaciones y los vehículos son sometidos a reparaciones, asistencia y aprovisionamiento, por parte de los mecánicos o su equipo de servicio.

Tiempo máximo: es igual al kilometraje multiplicado por 1.5 expresado en minutos (Ej. 10 km x 1.5 = 15 minutos) se aplica a Pruebas Especiales SS.

Anexos: Comunicación escrita que forma parte integrante del presente reglamento, destinado a modificar, clarificar o complementar a este.

Conformación de categoría: número de participantes mínimo para que se otorgue el cien por ciento de los puntos, así como lo puntos del Power Stage.

Piloto: Persona que compete conduciendo el vehículo. Se le otorga los tiempos de clasificación y los puntos.

Copiloto: Persona que participa en la competencia a bordo de un vehículo junto al piloto. Se le otorga puntos.

Concurrente: Persona representante del piloto y tripulación, registrado en la hoja de inscripción de la competencia, único autorizado a remitir solicitudes o reclamos de los representados.

Mecánicos o equipo de servicio: Personal de apoyo al equipo de competencia, que está bajo responsabilidad del piloto y/o del concurrente.

Tarjeta amarilla: La FEDAK puede advertir sancionar con tarjeta amarilla al organizador de un evento, si observa una falta de cumplimiento de seguridad en los informes presentados por el Director de Carrera, Colegio de Comisarios, Veedor y/o Delegado de la FEDAK, que puede decidir no incluir un evento que haya recibido una tarjeta amarilla en el calendario del año siguiente.

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

Reclamo: Solicitud de inconformidad hecha por parte de la tripulación por escrito con fecha, hora y firmado por el concurrente.

Apelación: Solicitud de inconformidad hecha ante la Comisión de Disciplina sobre una resolución del Colegio de Comisarios y/o de la Subcomisión de Disciplina, según sea el caso.

Duración de un Evento de Rally: Un rally comienza con las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad y, finaliza con el acto de premiación.

Reconocimientos: Recorrido de parte de la tripulación por toda la ruta para conocer y realizar la respectiva hoja de ruta particular, se lo hace bajo su responsabilidad y respetando las leyes nacionales de tránsito.

Bandera Amarilla: Indica tener precaución ante un obstáculo en la vía.

Bandera Blanca con cruz roja: Indica la necesidad de ayuda médica en el lugar.

Bandera Roja: Detención de la competencia. (Únicamente operada por los comisarios).

➤ ARTÍCULO 31. DISPOSICIONES GENERALES

Será deber de todos los pilotos y miembros de su equipo, sean mecánicos, abastos o familiares comportarse de una manera que no ofenda la moral, la ética, la paz, el Buen Vivir a fin de que prime el espíritu deportivo.

La indisciplina, falta de conducta, decoro, ética deportiva, poner en riesgo la integridad física de otros competidores, de ellos mismos, del público en general o la violación de las normas del buen vivir, será sancionada de conformidad con el estatuto de la FEDAK y el presente reglamento.

Está terminantemente prohibido el consumo de drogas o sustancias sujetas a fiscalización y/o bebidas alcohólicas antes o durante la competencia, so pena de exclusión de la Competencia, conforme a las normativas legales vigentes.

El desconocimiento del presente reglamento, por la razón que fuere, no le exime al participante de allanarse y cumplir este en todas sus partes.

La FEDAK se reserva el derecho de modificar el presente reglamento o cancelar una competencia (incluido el mismo día del evento y/o durante el mismo), por razones de seguridad o de fuerza mayor debidamente justificadas.

La FEDAK, los Clubes y/o Asociaciones organizadoras, Pilotos y auspiciantes de una competencia automovilística, están exentos de cualquier responsabilidad civil o penal por cualquier accidente que pueda sobrevenir durante una carrera, que pudiera ser causado por un piloto en su vehículo de competencia, ya que tanto el público, los deportistas asisten por su propia cuenta y riesgo.

La FEDAK, enfocará todos sus esfuerzos a fin de que la reglamentación nacional de las competencias de Rally, sea conforme a normativas internacionales de la FIA, como por ejemplo: autos admitidos (categorías), normas de seguridad como: carrocería y jaula de protección, equipo de la tripulación (overoles, guantes, etc.), licencias deportivas, o lo que se acuerde, entre otros aspectos.

Las personas que participan de manera directa o indirecta en las competencias organizadas y/o autorizadas por la FEDAK, emiten consentimiento informado y autorización para la utilización de los datos personales entregados a la FEDAK, Clubes y/o Asociaciones para todas las actividades objetivos y fines constantes en los reglamentos y estatuto de la FEDAK.

NOTA: Solo la FEDAK podrá modificar el presente reglamento, y, de hacerlo, se notificará a través de anexos los mismos que serán publicados en la página web y redes sociales de la FEDAK y serán parte constitutiva del presente Reglamento.

































Para cualquier comunicación a la FEDAK, remitir a la siguiente dirección:

- Dirección: Joaquín Auz E1-11 y Avenida 10 de agosto, edificio esquinero, 3° piso, Quito.
- Página Web: www.fedak.com.ec
- Correo electrónico: coordinacion@fedak.com.ec, comision.rally@fedak.com.ec, tecnico@fedak.com.ec
- Facebook: FEDAK-Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo.

ANEXO 1 Tabla de Señales (pancartas) estándar de control - Formato

ANNEXE I – SIGNALISATION DES CONTRÔLES

APPENDIX I - CONTROL SIGNS

ANNEXE I – SIGNALISATION DES CONTRÔLES		APPENDIX I - CONTROL SIGNS		
1. ZONES DE CONTROLE		1. CONTROL ZONES		
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	⇔		⇔	
	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 CONTRÔLE HORAIRE	 ← 25 m min →	 ← 25 m →		
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE CH ENTREE DU PARC D'ASSISTANCE	 ← 5 m →	 ← 5 m →		
TC AT SERVICE PARK EXIT CH SORTIE DU PARC D'ASSISTANCE	 ← 5 m →	 ← 5 m →	Usually leads to RA and/or TZ Même généralement à une aire de ravitaillement et/ou une zone pneumatiques.	
TIME CONTROL AND SS START CH ET DEPART D'ES	 ← 25 m min →	 ← 50-200 m →	 ← 25 m →	
END OF SS FIN D'ES	 ← 100 m → ADVANCE INDICATION AVERTISSEUR	 ← min. 200m → FLYING FINISH LINE LIGNE D'ARRIVEE	 ← 25 m → STOP CONTROL CONTRÔLE STOP	
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)				
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND SYMBÔLE BLANC SUR FOND JAUNE	WHITE OR BLACK SYMBOL ON A BLUE BACKGROUND SYMBÔLE BLANC OU NOIR SUR FOND BLEU		
TYRE MARKING / CHECKING MARQUAGE / VERIFICATION DES PNEUS			One sign for all tyre operations Un panneau pour toutes les opérations liées aux pneus.	
REFUELLING AREA AIRE DE RAVITAILLEMENT			One sign for all refuel operations Un panneau pour toutes les opérations liées aux ravitaillements	
SERVICE AREAS AIRES DE SERVICE			One sign for service operations Un panneau pour toutes les opérations liées aux assistances	
MEDIA ZONES ZONES MEDIAS			One sign for media zones Un panneau pour les zones réservées aux médias.	
RADIO POINT POINT RADIO	 ← 100 m → WARNING SIGN AVERTISSEUR		Radio point Point radio	
MEDICAL VEHICLE POINT VEHICULE MEDICAL	 ← 100 m → WARNING SIGN AVERTISSEUR		Medical Vehicle point Véhicule médical	












Les distances devront être respectées dans toute la mesure du possible. Distances shall be respected as near as practically possible.

93 - Published on 08/12/2022

Fuente. FIA Regional Rally Sporting Regulations

2. PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA

2. FIA STANDARD SIGN BOARDS

<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 D'ES</p>  <p>Color: RED Couleur : 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>BEGIN OF MEDIA ZONE DEBUT DE LA ZONE MEDIAS</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>
<p>BEGIN OF SERVICE AREA DEBUT DE L'AIRES D'ASSISTANCE</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>	<p>BEGIN OF TYRE MARKING/CHECKING ZONE DEBUT DE LA ZONE MARQUAGE/VERIFICATION PNEUS</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>	<p>BEGIN OF REFUELLING AREA DEBUT DE L'AIRES 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>END OF ZONE FIN DE LA ZONE</p>  <p>Color: BEIGE Couleur : BEIGE</p>

94 - Published on 08/12/2022

Fuente. FIA Regional Rally Sporting Regulations

EJEMPLO DE DISPOSICIÓN DE UN TRAMO



Fuente. FIA Regional Rally Sporting Regulations

ANEXO 2 CRONOGRAMA / ITINERARIO FORMATO

RALLY FFF 2025

SABADO 15 DE FEBRERO 2025 COMPLEJO MUSHUK RUNA		
REVISIONES ADMINISTRATIVAS, MECANICAS Y DE IMPLEMENTOS DE SEGURIDAD		
INGRESO TODAS LAS CATEGORIAS:	7:00 AM	9:30
REVISIONES MECANICAS Y DE SEGURIDAD	8:00 AM	10:30
REUNION DE PILOTOS	10:45	11:30
ENCOLUMNAMIENTO	11:30	11:45

ENLACE	PRIME	LOCALIZACION	K.M ENLACE	K.m. PRIME	K.m. TOTAL	TIEMPO IDEAL	HORA INICIO	PASO 1ER AUTO	TIEMPO MAXIMO
ENLACE		PARQUE DE LAS FLORES - PARQUE DE LOS QUINDES	8,60		8,60	0:30:00	11:45:00	12:15:00	
PRESENTACIÓN DE TRIPULACIONES PARQUE DE LOS QUINDES					1:40		12:15:00	13:55:00	
ENLACE		PARQUE DE LOS QUINDES - PINLLO	5,80		0,58	0:20:00	13:55:00	14:15:00	
	TC1	PINLLO - PARQUE DE LA FAMILIA		4,12	4,70	0:04:00	14:15:00	14:19:00	0:18:54
LECTURA DE RESULTADOS Y SELECCIÓN DEL ORDEN DE PARTIDA					1:20		14:19:00	15:39:00	
ENLACE		PARQUE DE LA FAMILIA - QUISAPINCHA	3,30		8,00	0:19:00	15:39:00	15:58:00	
	TC2	QUISAPINCHA - 4 ESQUINAS - ASPACHACA		21,20	29,20	0:13:00	15:58:00	16:11:00	0:24:45
ENLACE		ASPACHACA - PISCINAS DE AGUAJAN	8,20		37,40	0:17:00	16:11:00	16:28:00	
	TC3	PISCINAS DE AGUAJAN - ENTRADA A MIRAFLORES		11,20	48,60	0:09:00	16:28:00	16:37:00	0:24:45
ENLACE		ENTRADA A MIRAFLORES - PARQUE DE LOS QUINDES	4,50		53,10	0:30:00	16:37:00	17:07:00	
ASISTENCIA PARQUE DE LOS QUINDES					1:30		17:07:00	18:37:00	
ENLACE		PARQUE DE LOS QUINDES - PINLLO	4,50		4,56	0:30:00	18:37:00	19:07:00	
	TC4	CIRCUITO URBANO AMBATO 2025		3,80	8,36	0:04:00	19:07:00	19:11:00	0:24:45

- como en el ejemplo)
- Todas las páginas del libro de ruta deberán estar numeradas para tener la posibilidad de chequear que el libro esté completo.

Primeras páginas

- El libro de ruta contendrá una página con el procedimiento en caso de accidentes y lo siguiente:
 - Una lista de hospitales/centros médicos
 - Números de teléfono para las oficinas principales del rally y asistencia de emergencia.
- Deberá aparecer una página con todos los símbolos usados al frente del libro de ruta
- Deberá aparecer el itinerario en formato "portarretrato" y los mapas (incluyendo una escala y la dirección "norte") para todo el rally en cada libro de ruta. Se recomienda que la página con el itinerario de una etapa particular aparezca frente al mapa correspondiente de la etapa.

Páginas de instrucción

- Cuando una ruta de rally está exactamente duplicada (es decir 2 secciones 1 idénticas) se incentiva a los organizadores a economizar imprimiendo un juego común de instrucciones de ruta. En este caso, cada encabezado de página deberá incluir los distintos controles, etapas y números de sección. Si hubiera variaciones entre los dos pasajes no deberá haber ningún juego común de instrucciones de ruta.
- Cada libro de ruta deberá incluir por lo menos un plano de Parque de Asistencia. No es necesario que haya planos repetidos de esquemas de parques de asistencia para cada visita. Sin embargo, son importantes los planos cuando hay cambio de ubicación del control.
- Deberán incluirse planos de esquemas de puntos de Asistencia o Reabastecimiento Remoto (si correspondiera).
- Se deberá incluir la ruta de enlace para llegar a las Pruebas Especiales SS. De igual manera el camino de retorno del final al punto de inicio y el enlace para volver al Parque de Asistencia.
- Se recomienda la inclusión de instrucciones de ruta para la sesión, la vuelta "volver a la largada" (si la hubiera) y las secciones de ruta desde y hacia el parque de asistencia.
- Se requiere una nueva página para la largada de cada sección de ruta o Prueba Especial SS. No es necesaria una nueva página desde el control stop luego de un Prueba Especial SS, siendo esto una continuación en la misma sección de ruta (ver ejemplo).
- Cuando la distancia parcial entre dos enlaces es menor a 200 metros, no es necesaria la línea horizontal entre los boxes.
- Los mapas de tramos individuales deberán incluir:
 - Una escala
 - La dirección norte
 - Ruta de reconocimiento (solamente en el caso de que no haya ningún libro de ruta separado para el reconocimiento)
 - Ruta alternativa
 - Ubicación de los puntos de largada/llegada y de todos los vehículos de emergencia.
- Deberán mostrar la ubicación del GPS de los controles horarios, largadas, puntos medios de radio, llegadas y stops de cada Prueba Especial SS y los reagrupamientos y parques de asistencia. Esto se expresará en forma de grados, minutos y milésimas de minutos, es decir 139° 36.379' (WGS84).
- Pueden incluirse fotografías o diagramas de los puntos de control.
- Deberá colocarse el número de la Prueba Especial SS sobre el lado de la página (ver ejemplo) que permita una fácil ubicación del mismo. Cuando se imprima de ambos lados este número deberá estar en el margen exterior, es decir, opuesto al borde de encuadernado de la página, visible desde el lado del libro de ruta. El número deberá aparecer solamente en las páginas relacionadas al Prueba Especial SS.
- Todos los vehículos de emergencia intermedios y los puntos de ambulancia deberán ser indicados por medio de símbolos apropiados.
- Los números de ruta serán incluidos cuando sea necesario.
- Una variación en el grosor de las líneas de los signos de dirección deberá ser usada para indicar una ruta más pequeña o más ancha, no la dirección a tomar.
- La línea vertical gruesa entre las columnas "Dirección" e "Información" deberá ser llenada en negro donde la superficie de la ruta sea tierra/ripió o deberá ser dejada en blanco cuando la superficie es pavimentada.
- La distancia entre la largada del control y SS deberá colocarse en el cuadro de información (ver ejemplo).

Páginas finales

- Pueden incluirse rutas alternativas como sección al final de un libro de ruta sobre papel con un color diferente.
- Otros requisitos al final del libro de ruta:
 - Formulario de abandono (opcional).
 - Formulario de solicitud de reclasificación.

Cambios

- En caso de que haya un cambio en el libro de ruta (por ejemplo, con un boletín) no solamente deberán mostrarse los recuadros de indicación cambiada, sino también que deberán estar impresos el último y primer recuadro de indicación válidos con sus números. Las páginas cambiadas se deberán imprimir en A5 para ser insertadas en el libro de ruta.

Otra información útil

- Se recomienda la medición en tramos largos con intersecciones, tales como rotondas.
- En secciones de ruta, deberán identificarse las intersecciones hacia o desde otro Prueba Especial SS.
- La página del récord de tiempo de un competidor.
- Aviso de la próxima intersección en cada página cuando las intersecciones de la página próxima se suceden rápidamente.

ANEXO 4 CARNES DE CONTROL – CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY FORMATO

CARNET DE TIEMPOS				AUTO #																																									
SECCION																																													
FECHA																																													
C.H. 1	PARQUE DE LAS FLORES	ENLACE 1 DESDE C.H. 1 "PARQUE DE LAS FLORES" - C.H. 2 "PINILLO"	PINILLO	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="text-align: right;">PRIME</td><td style="text-align: center;">0</td><td style="text-align: right;">Eti</td></tr> <tr><td style="text-align: right;">ENLACE</td><td style="text-align: center;">4,35</td><td style="text-align: right;">Eti</td></tr> <tr><td style="text-align: right;">TOTAL</td><td style="text-align: center;">4,35</td><td style="text-align: right;">Eti</td></tr> </table>	PRIME	0	Eti	ENLACE	4,35	Eti	TOTAL	4,35	Eti																																
PRIME	0	Eti																																											
ENLACE	4,35	Eti																																											
TOTAL	4,35	Eti																																											
ENLACE 1	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">HORA INICIO PROVISIONAL C.H. 1 "PARQUE DE LAS FLORES"</td> <td style="text-align: center;">HORA INICIO REAL</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table> </td> <td style="text-align: center;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table> </td> </tr> </table>	HORA INICIO PROVISIONAL C.H. 1 "PARQUE DE LAS FLORES"	HORA INICIO REAL	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">TEMPO OTORGADO</td> <td style="text-align: center;">00 35M</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEMPO DE INGRESO AL C.H. 2 "PINILLO"</td> <td style="text-align: center;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table> </td> </tr> </table>	TEMPO OTORGADO	00 35M	TEMPO DE INGRESO AL C.H. 2 "PINILLO"	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M			PARA USO DEL COPILOTO																						
HORA INICIO PROVISIONAL C.H. 1 "PARQUE DE LAS FLORES"	HORA INICIO REAL																																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M																																						
H	M																																												
H	M																																												
TEMPO OTORGADO	00 35M																																												
TEMPO DE INGRESO AL C.H. 2 "PINILLO"	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M																																										
H	M																																												
C.H. 2	PINILLO	T.C.1 MAS ENLACE: "PINILLO - PALAMA - AMBATILLO" + ENLACE "AMBATILLO - PARQUE DE LA FAMILIA"	PARQUE DE LA FAMILIA	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="text-align: right;">PRIME</td><td style="text-align: center;">4,35</td><td style="text-align: right;">Eti</td></tr> <tr><td style="text-align: right;">ENLACE</td><td style="text-align: center;">8</td><td style="text-align: right;">Eti</td></tr> <tr><td style="text-align: right;">TOTAL</td><td style="text-align: center;">12,35</td><td style="text-align: right;">Eti</td></tr> </table>	PRIME	4,35	Eti	ENLACE	8	Eti	TOTAL	12,35	Eti																																
PRIME	4,35	Eti																																											
ENLACE	8	Eti																																											
TOTAL	12,35	Eti																																											
SECTOR 1	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">HORA INICIO PROVISIONAL C.H. 2 "PINILLO"</td> <td style="text-align: center;">HORA INICIO REAL T.C.1</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table> </td> <td style="text-align: center;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HORA DE LLEGADA</td> <td style="text-align: center;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td><td style="width: 20px;">S</td><td style="width: 20px;">C</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TIEMPO EMPLEADO T.C. 1</td> <td style="text-align: center;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td><td style="width: 20px;">S</td><td style="width: 20px;">C</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> </td> </tr> </table>	HORA INICIO PROVISIONAL C.H. 2 "PINILLO"	HORA INICIO REAL T.C.1	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M			HORA DE LLEGADA	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td><td style="width: 20px;">S</td><td style="width: 20px;">C</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M	S	C					TIEMPO EMPLEADO T.C. 1	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td><td style="width: 20px;">S</td><td style="width: 20px;">C</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M	S	C					<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">TEMPO OTORGADO POR SECTOR 1</td> <td style="text-align: center;">0H 35M</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HORA DE INGRESO AL C.H. "PARQUE DE LA FAMILIA"</td> <td style="text-align: center;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table> </td> </tr> </table>	TEMPO OTORGADO POR SECTOR 1	0H 35M	HORA DE INGRESO AL C.H. "PARQUE DE LA FAMILIA"	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="text-align: center;">TIEMPO MAXIMO T.C. 1</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">12M 28S</td></tr> </table>	TIEMPO MAXIMO T.C. 1	12M 28S
HORA INICIO PROVISIONAL C.H. 2 "PINILLO"	HORA INICIO REAL T.C.1																																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M																																						
H	M																																												
H	M																																												
HORA DE LLEGADA	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td><td style="width: 20px;">S</td><td style="width: 20px;">C</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M	S	C																																								
H	M	S	C																																										
TIEMPO EMPLEADO T.C. 1	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td><td style="width: 20px;">S</td><td style="width: 20px;">C</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M	S	C																																								
H	M	S	C																																										
TEMPO OTORGADO POR SECTOR 1	0H 35M																																												
HORA DE INGRESO AL C.H. "PARQUE DE LA FAMILIA"	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M																																										
H	M																																												
TIEMPO MAXIMO T.C. 1																																													
12M 28S																																													
C.H. 3	PARQUE DE LA FAMILIA	PARQUE CERRADO	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="text-align: right;">PRIME</td><td style="text-align: center;">0</td><td style="text-align: right;">Eti</td></tr> <tr><td style="text-align: right;">ENLACE</td><td style="text-align: center;"> </td><td style="text-align: right;">Eti</td></tr> <tr><td style="text-align: right;">TOTAL</td><td style="text-align: center;"> </td><td style="text-align: right;">Eti</td></tr> </table>	PRIME	0	Eti	ENLACE		Eti	TOTAL		Eti																																	
PRIME	0	Eti																																											
ENLACE		Eti																																											
TOTAL		Eti																																											
PARQUE CERRADO	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">HORA DE INGRESO AL MALL DE LOS AÑOS</td> <td style="text-align: center;">EL ADIANTO A PARQUE CERRADO A FIN DE CARR NO PENALIZA EL SECTOR AL SECTOR CERRADO A FIN DE CARR. SI PENALIZA.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table> </td> <td style="text-align: center;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table> </td> </tr> </table>	HORA DE INGRESO AL MALL DE LOS AÑOS	EL ADIANTO A PARQUE CERRADO A FIN DE CARR NO PENALIZA EL SECTOR AL SECTOR CERRADO A FIN DE CARR. SI PENALIZA.	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M			PARA USO DEL COPILOTO																															
HORA DE INGRESO AL MALL DE LOS AÑOS	EL ADIANTO A PARQUE CERRADO A FIN DE CARR NO PENALIZA EL SECTOR AL SECTOR CERRADO A FIN DE CARR. SI PENALIZA.																																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px;">H</td><td style="width: 20px;">M</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	H	M																																						
H	M																																												
H	M																																												
C.H. 3																																													

Todos somos FEDAK

COMISIÓN NACIONAL DE RALLY
FEDERACIÓN ECUATORIANA DE AUTOMOVILISMO Y KARTISMO

FEDERACIÓN ECUATORIANA DE AUTOMOVILISMO Y KARTISMO - FEDAK

COMISIÓN NACIONAL DE RALLY

REGLAMENTO NACIONAL TÉCNICO DE RALLY 2026 - 2028

Aplicación

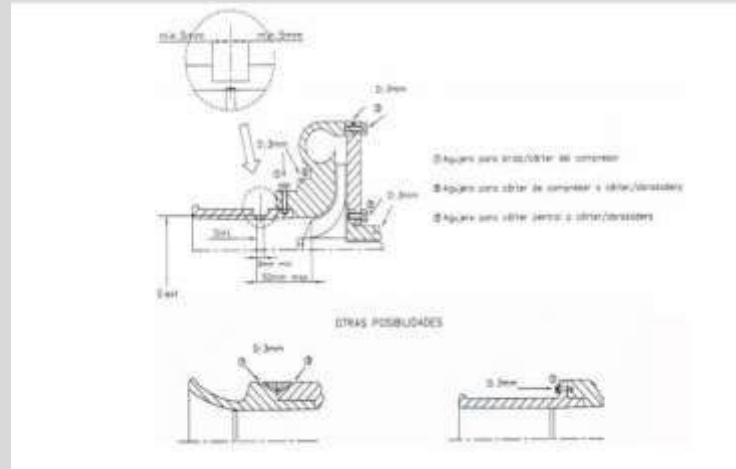
- El presente Reglamento Nacional Técnico de Rally es aplicado a todas las competencias de rally a nivel nacional, autorizadas por la FEDAK y, es de cumplimiento obligatorio por parte de los pilotos, copilotos, concurrentes, preparadores técnicos, clubes, asociaciones y empresas especializadas en automovilismo responsables del desarrollo de los eventos.
- Las autoridades de los campeonatos y competencias, según lo dispuesto en el presente reglamento, en las verificaciones técnicas y de seguridad, aplicarán de conformidad en base al Reglamento Técnico y de Seguridad de Rallies y en las categorías que aplique la Homologación Internacional FIA y anexos correspondientes, según sea el caso y al documento de inscripción y declaración técnica y de seguridad juramentada del participante y su vehículo, donde detallará la categoría en la cual va a participar, las especificaciones técnicas del automotor y los componentes y bienes a ser utilizados en la competencia.
- Las llantas autorizadas para todas las competencias de Rally deben restringirse únicamente a la medida y compuesto que traen los distribuidores de las llantas ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT y HANKOOK; para primas de asfalto las llantas son libres en su marca y compuesto (no se puede usar llantas slicks); el RIN será de acuerdo a lo que estipule el Reglamento Técnico para cada categoría, y/o lo autorizado por la ficha de homologación del vehículo en particular, los vehículos con homologación FIA el diámetro debe sujetarse en lo que dice la ficha de Homologación FIA.
- **TODO LO QUE NO ESTÉ EXPRESAMENTE AUTORIZADO EN EL PRESENTE REGLAMENTO SE ENCUENTRA TERMINANTEMENTE PROHIBIDO LO QUE APLICA PARA TODAS LAS CATEGORIAS QUE CONSTAN EN ESTE REGLAMENTO**

REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA AUTOS PROTO – N5 – GR

Artículo	Enunciado	Descripción
Artículo 1	Autos Proto denominación	Autos derivados mecánicamente del Grupo N, con kit R4 homologado por la FIA con Turbo y tracción integral, a los que se les sustituye la carrocería monocasco por otra de un vehículo segmento B de venta en concesionarios de cualquier marca, (semi tubular para anclar la mecánica del vehículo donante, tomar en cuenta el Artículo 252-3-4 del Anexo J del CDI. Art 254 Ficha EVO X VR4 FIA Autos derivados del Grupo N, con kit R4 con Turbo y tracción integral, a los que se les sustituye la carrocería monocasco por otra de un vehículo del segmento B de venta en concesionarios de cualquier marca, (semi tubular para anclar la mecánica del vehículo donante, tomar en cuenta el Artículo 252-3-4 del Anexo J del CDI. Art 254 Ficha EVO X VR4 FIA Carrocería tipo turismo, del Segmento B Chasis monocasco. Semi tubular. Motor, caja de cambios, diferenciales, suspensión, frenos provenientes del Grupo N con kit
Artículo 2	Peso mínimo Proto	1300 kg Este peso es el real del vehículo vacío con el equipamiento necesario para su participación en rally (sin personas o equipaje a bordo), el depósito de combustible vacío, todos los depósitos de líquidos (lubricación, refrigeración, frenado, calefacción, si da lugar) al nivel normal previsto por el fabricante, excepto los depósitos del lavaparabrisas o lavafaros, sistema de refrigeración de frenos, de combustible y de inyección de agua que deberán estar vacíos. Sin herramientas o gato y con un máximo de una rueda de repuesto. En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje. Los faros suplementarios que no figuren en la Ficha de Homologación deberán retirarse antes del pesaje.

		<p>Con el objeto de hacer cumplir esta normativa, los Comisarios podrán adjudicar un Hándicap de lastres (Peso) o restricción de aire (Brida) en el turbo compresor.</p>
<p>Artículo 3</p>	<p>Estructura de seguridad Proto</p>	<p>En el monocasco del vehículo se podrá montar una estructura de seguridad según Art. 253-8 el Anexo J del C.D.I.</p> <p>Una estructura de seguridad conforme a la homologación FIA – Reglamento de la modalidad de Rally FEDAK.</p> <p>Toda instalación, desmontaje o modificación que no esté expresamente escrita en el presente reglamento, está prohibida.</p> <p>Los constructores son los responsables de que el vehículo esté en todo momento en conformidad con el presente reglamento.</p> <p>Las butacas estarán en concordancia con el Art. 253 del Anexo J del CDI, las butacas de carbono están prohibidas.</p> <p>Los extintores serán los que figuran en la lista del Art. 253 del Anexo J del CDI.</p> <p>La utilización de Kevlar Carbono o Titanio en la construcción del chasis o estructura de seguridad está prohibida.</p> <p>Dimensiones</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trocha delantera máxima: 1545 mm • Trocha trasera máxima: 1545 mm • Entre ejes máximo: 2570 mm / - 200mm <p>Observar los principios básicos determinados en el Reglamento Nacional de Seguridad para Rally vigente.</p>
<p>Artículo 4</p>	<p>Motor Proto</p>	<p>Proveniente de un vehículo homologado del Grupo N (incluidos los provenientes de las extensiones Kit R4), con motor turboalimentado de acuerdo al Art. 254.6 del Anexo J, exceptuando las siguientes modificaciones: Art. 254 Ficha EVO X VR4 FIA</p> <p>Alimentación: La presión de sobrealimentación debe ser estrictamente la de serie. Los pasos calibrados (chicleros), tubos de alimentación de la válvula de descarga (W/G), así como su vástago de accionamiento y recorrido del mismo, deben ser los de serie y/o homologados en Gr. N (Incluido Kit R4).</p> <p>El filtro de aire: Así como su caja, deberán estar de acuerdo con el Art. 255-5.1.8 del Anexo J.</p> <p>El Intercooler: Deberá mantenerse y permanecer en la misma posición que la del vehículo del que procede, las dimensiones y la capacidad de refrigeración deberán ser las mismas del vehículo homologado pudiendo variar la posición de mangueras.</p> <p>Restrictor de turbo: Todo el aire necesario para la alimentación del motor debe pasar a través de una brida, que deberá respetar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El diámetro máximo interior de la brida debe ser el correspondiente al de Gr. N 34,5 mm, (incluido Kit R4) mantenido sobre una longitud mínima de 3 mm, medido desde un plano perpendicular al eje de rotación situado a un máximo de 50 mm de un plano que pase por los extremos exteriores de los álabes de la rueda del turbo alimentado. Este diámetro debe respetarse independientemente de las condiciones de temperatura. • El diámetro exterior de la brida a nivel del cuello, no debe ser incrementado en más de 6 mm con respecto al diámetro máximo interior y debe mantenerse sobre una longitud de 5 mm a cada lado de este. • El montaje de la brida sobre el turbocompresor debe hacerse de tal manera que sea necesario retirar completamente dos tornillos del cuerpo del compresor o de la brida, para poder desacoplar la brida del compresor. • El anclaje por tornillos de punzón no está autorizado.

- Para la instalación de esta brida, se permite retirar material de la carcasa del compresor, y añadirlo, con el único propósito de fijar la brida sobre la carcasa del compresor. Las cabezas de los tornillos de fijación deben taladrarse para que puedan ser precintadas. La brida debe estar hecha de un único material y sólo puede taladrarse con el fin de instalarla y precintarla, que debe poder hacerse entre los tornillos de fijación, entre la brida (o la fijación brida/carcasa del compresor), la carcasa del compresor (o la fijación carcasa/placa de cierre) y la carcasa de la turbina (o la fijación carcasa/placa de cierre) (ver dibujo):



Montaje

- Inclinación y orientación del motor/caja de cambios debe ser la misma que figura en la ficha de homologación del vehículo que se toma la mecánica completa.
- Si los soportes son los de origen, el material del elemento elástico es libre. Los soportes son libres (salvo su número), a condición de que la inclinación y la orientación del motor en el interior de su compartimento no se modifiquen.

Encendido

- La marca y tipo de las bujías, así como los cables de alta tensión son libres.
- La caja y las piezas de la centralita electrónica relativas al encendido son libres.
- La instalación original y cableado del motor puede ser modificada, para uso de elementos más modernos y de menor costo.
- La instalación original de la carrocería y tablero se podrá modificar para adaptarla a los cambios realizados, expresamente en los accesorios: luces, velocímetro, rpm, stop, etc.
- Los sensores y actuadores en el lado de entrada no pueden modificar su función

		<p>Inyección: Debe mantenerse el sistema original, con las siguientes modificaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los inyectores deben ser los permitidos por la ficha de homologación en Gr., sin ser estos de mayor caudal - Los elementos del sistema de inyección situados aguas abajo del dispositivo de medición del caudal de aire que regula la cantidad de combustible que entra en la cámara de combustión pueden modificarse, pero no suprimirse, siempre que no tengan ninguna influencia sobre la admisión de aire. - La centralita electrónica para la inyección es libre, incluyendo las entradas a la centralita (conector ECU). - Se prohíbe añadir un interruptor en el cableado original entre la unidad de control electrónica y un sensor y/o actuador. Sistema de refrigeración - El radiador y sus soportes son libres, así como las canalizaciones que le unen al motor. Debiendo respetar la cantidad de refrigerante expresada en su ficha de homologación. - El ventilador es libre, así como su sistema de funcionamiento. - No se aplica ninguna restricción al termostato. - Las dimensiones y el material de la turbina/ventilador son libres, así como su número de aspas. Lubricación - El radiador de aceite y conductos es libre en su forma, debiendo respetar la capacidad máxima del homologado. El intercambiador aceite, las canalizaciones y el filtro de la bomba son los de serie. - La presión de aceite puede aumentarse cambiando el muelle de la válvula de descarga. - La carcasa de la bomba de aceite y su cubierta si hubiese, así como su posición dentro del cárter deben permanecer de origen. - La instalación de un radiador de aceite en el exterior de la carrocería solo está permitida por debajo del plano horizontal que pasa a través de los cubos de las ruedas y de tal forma que no sobrepase el perímetro general del vehículo, esto desde arriba, tal como se presenta en la línea de salida, sin modificar la carrocería. - El radiador de aceite es libre en su forma, pero no en su capacidad debiendo respetar la capacidad máxima del homologado. - Escape: El dispositivo de escape es libre a partir de la salida del turbo-compresor, pero deberá mantener las dimensiones de la ficha de homologación en Gr. N (incluido kit R4), estas libertades no deben entrañar ninguna modificación de la carrocería.
Artículo 5	Transmisión Proto	<p>Caja de cambios</p> <ul style="list-style-type: none"> - El interior de la caja de cambios es libre. - El número de dientes y relaciones de cambio homologadas en Grupo N debe mantenerse. - La relación de cambio de la ficha de homologación básica deberá ser la de origen. - Se permite el montaje de un sistema de cambios secuencial por palanca, siempre y cuando se mantenga la relación homologada en Gr. N, o Kit R4 y mantenga al menos una de las carcasas de la caja de cambios original. - Las rótulas del varillaje de accionamiento de la caja de cambios son libres. - Debe conservarse la forma de la rejilla de selección de la palanca de cambios del vehículo homologada. <p>Diferencial</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se permite el uso de un diferencial mecánico de deslizamiento limitado, siempre que pueda instalarse en el alojamiento de serie. - El ángulo de las rampas y el número de discos no pueden ser modificados con respecto al diferencial de serie o el diferencial homologado. - Para permitir su montaje, puede ser modificado el interior de la carcasa del diferencial original. Un diferencial de tipo mecánico de deslizamiento limitado es cualquier sistema que trabaja exclusivamente de modo mecánico, es decir, sin la asistencia de otro sistema hidráulico o eléctrico. - Si el vehículo está originalmente equipado con un diferencial controlado por un sistema electrónico, la unidad de control electrónico es libre. - La posición de la bomba de control del diferencial deberá estar en la parte trasera del vehículo y deberá ser señalada en la ficha de homologación; por cuanto el cableado podrá modificarse de acuerdo a la posición de ubicación de la bomba. <p>Cardán</p> <p>Puede ser adaptado en longitud, a la batalla del vehículo del que se ha utilizado la carrocería monocasco.</p>

Artículo 6	Combustible Proto	<p>Permitido todo tipo de combustible de libre comercialización en el territorio ecuatoriano.</p> <p>Se permite el uso de Alcohol Anhidro (Etanol), en una mezcla máxima de hasta un 85% de etanol con gasolina. Mientras se mantenga inyección original.</p> <p>En este caso el auto deberá obligatoriamente contar con Extintor de incendios centralizado de tipo PQS o con Homologación FIA vigente.</p> <p>Las canalizaciones de combustible deben cumplir las especificaciones del Art. 253.-3 del Anexo J del CDI.</p> <p>Depósito de combustible</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es obligatoria la instalación de un depósito de seguridad con las especificaciones FT3-1999 o superior. - Dicho depósito de seguridad deberá cumplir con las reglas definidas en el Art. 253-14 del Anexo J del CDI. - El depósito de seguridad deberá poseer un respiradero con salida al exterior del vehículo, equipado con una válvula auto-obturante.
Artículo 7	Suspensión Proto	<p>Se utilizarán los elementos de suspensión previstos en la ficha de homologación del Mitsubishi Lancer Evolution X A-5718 y su complementaria del Grupo N, así también en lo que respecta a las suspensiones traseras de la ficha complementaria del VR4.</p> <p>Se podrá modificar la altura del montante de suspensión trasera (torreta) en 35 mm para alojar las suspensiones de la versión FIA del R4.</p> <p>La modificación de los reglajes de los resortes y/o amortiguadores desde el habitáculo está prohibida.</p>
Artículo 8	Sistema de frenado Proto	<p>Los vehículos deberán al menos estar previstos de un sistema de frenos de dos circuitos, accionados por un mismo pedal.</p> <p>Freno de mano homologado o de circuito simple.</p> <p>Podrán utilizarse pedaleras tipo fórmula de bombas individuales.</p>
Artículo 9	Dirección Proto	<p>La columna de dirección deberá tener un dispositivo de retracción, podrá venir de un vehículo de serie.</p> <p>Si la columna fuese modificada seguirá las normas del dibujo Art. 253-29 del Anexo J del CDI.</p> <p>Una estructura de soporte de la columna de dirección, de tubos de un máximo de 25 mm de diámetro x 2,5mm de espesor, fijada a la carrocería y estructura de seguridad en la zona del tablero.</p> <p>El volante de dirección es libre y deberá contar con un sistema rápido desmonte.</p>
Artículo 10	Sistema eléctrico Proto	<p>El cableado será de libre manufactura, para el accionamiento de sus componentes, no así los sensores y actuadores, debiendo estos ser los previstos en el Mitsubishi Lancer Evo X y conservar sus principios de funcionamiento.</p> <p>Batería</p> <ul style="list-style-type: none"> - Deberá ubicarse con los requerimientos de seguridad, su emplazamiento es libre. - Si se encuentra dentro del habitáculo constará de una caja estanca y aislante. - Los sensores y actuadores serán los previstos por el fabricante para el vehículo donante del Mitsubishi Lancer Evo X A-5718. - Sistema electrónico (Ecu-Motor-Diferenciales) las homologadas para el del Mitsubishi Lancer Evo X A-5718.
Artículo 11	Chasis y Carrocería Proto	<p>La carrocería será de acero, original del vehículo al que se deriva.</p> <p>Se permite realizar las modificaciones necesarias para el emplazamiento del Motor-Caja- Transmisión y Suspensión.</p> <p>No podrá modificarse la inclinación ni la altura de los montantes de suspensión delanteros, debiendo estos respetar las medidas del vehículo donante.</p> <p>Las puertas deberán ser las de origen del modelo elegido.</p> <p>Los vidrios laterales y de puertas podrán sustituirse por policarbonato de un espesor mínimo de 4mm.</p> <p>Al sustituir los vidrios de las puertas delanteras, estas deberán alojar barras de protección en su interior, si no las poseen de origen, les serán agregadas.</p> <p>Se permite realizar en fibra de vidrio los guardabarros delanteros y los faltantes a los traseros, así como los paragolpes delantero y trasero, con el solo objeto de completar la estética del vehículo.</p>

		La luneta trasera podrá ser reemplazada por policarbonato de un espesor mínimo de 4mm. Parabrisas delantero: laminado.
Artículo 12	Tablero Proto	Podrán recortarse según Art. 255-7 del Anexo J del CDI. Así como también sustituirlo por uno del mismo diseño, pero distinto material.
Artículo 13	Protecciones Proto	Ninguna protección o refuerzo interno o externo será permitido en la parte frontal, trasera, lateral del vehículo, si no está expresamente autorizado por un artículo de este reglamento. Deberá contar con faldones plásticos o de un material elástico en las ruedas motrices, con una altura mínima del suelo de 60 mm y un ancho 50 mm mayor que el ancho del neumático.
Artículo 14	Modificaciones y adecuaciones necesarias Proto	Elementos de libre emplazamiento: <ul style="list-style-type: none"> - Intercooler: Evo X o similar en capacidad de volumen medido en litros. - Radiador de aceite motor: capacidad máxima 500cc - Radiador de agua: Evo X o de libre diseño con una capacidad máxima medida en litros igual al Mitsubishi Evo X. - Árbol de transmisión o cardán. - Carcasa de filtro de aire. - Elemento filtrante.
Artículo 15	Alerón trasero Proto	Este elemento será limitado en su diseño debiendo ser fijo, sin regulación de la parte alar y estará diseñado de forma que encuadre dentro de un cuadrado de 150mm x 150mm
Artículo 16	Rines y neumáticos Proto	Lo que conste en la Ficha de Homologación y en los Reglamentos de la modalidad de Rally en vigencia. Las llantas autorizadas para todas las competencias de Rally deberán restringirse únicamente a la medida y compuesto que traen los distribuidores de las llantas ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT y HANKOOK; para primes de asfalto las llantas son libres en su marca y compuesto, no se puede usar llantas slicks. La cantidad permitida de neumáticos por competencia será de 10 neumáticos en total (excepto para la Vuelta al Ecuador).
Artículo 17	Autos denominación N5	Con ficha de homologación RFEA PCCCTCE
Artículo 18	Vehículos admitidos N5	Autos clase tracción integral Autos con ficha de homologación N5 RFEA PCCCTCE
Artículo 19	Peso mínimo N5	Homologación RFEA 1230 kg
Artículo 20	Motor N5	Homologación RFEA PCCCTCE Motores: <ul style="list-style-type: none"> • Hasta 1620 cc turboalimentados con restrictor de 34 mm • El turbo compresor no debe tener geometría variable, se autoriza el turbo compresor de serie o provenir de un fabricante reconocido. • Presión máxima del turbo 2.5 bar
Artículo 21	Transmisión - Caja de Cambios y N5	Homologación RFEA PCCCTCE Transmisión Integral Caja de cambios secuencial
Artículo 22	Suspensión N5	Homologación RFEA
Artículo 23	Sistema de frenos N5	Homologación RFEA
Artículo 24	Dirección N5	Homologación RFEA
Artículo 25	Sistema eléctrico N5	Homologación RFEA
Artículo 26	Combustible N5	Permitido todo tipo de combustible de libre comercialización en el territorio ecuatoriano. Se permite el uso de Alcohol Anhidro (Etanol), en una mezcla máxima de hasta un 85% de etanol con gasolina. Mientras se mantenga inyección

		original. En este caso el auto deberá obligatoriamente contar con Extintor de incendios centralizado de tipo PQS o con Homologación FIA vigente. Las canalizaciones de combustible deben cumplir las especificaciones del Art. 253.-3 del Anexo J del CDI. Depósito de combustible - Es obligatoria la instalación de un depósito de seguridad con las especificaciones FT3-1999 o superior. - Dicho depósito de seguridad deberá cumplir con las reglas definidas en el Art. 253-14 del Anexo J del CDI. El depósito de seguridad deberá poseer un respiradero con salida al exterior del vehículo, equipado con una válvula auto-obturante.
Artículo 27	Tanque de Combustible N5	Homologación FIA
Artículo 28	Rines y neumáticos N5	Homologación RFEA. RIN tierra R15 x 7 peso mínimo 8.6 kg; RIN asfalto R18 X 8 peso mínimo 8.9 kg; material fundido, aro y llanta máximo 9 pulgadas de ancho y 650 mm de diámetro, las llantas autorizadas para todas las competencias de Rally deberán restringirse únicamente a la medida y compuesto que traen los distribuidores de las llantas ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT y HANKOOK; para primes de asfalto las llantas son libres en su marca y compuesto, no se puede usar llantas slicks. El RIN será de acuerdo a lo que estipule el Reglamento Técnico para cada categoría, y/o lo autorizado por la ficha de homologación del vehículo en particular. La cantidad permitida de neumáticos por competencia será de 10 neumáticos en total (excepto para la Vuelta al Ecuador).
Artículo 29	Equipamiento deseguridad N5	Homologación FIA
Artículo 30	Carrocería y estructurade seguridad N5	Homologación FIA • Observar lo determinado en el Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies vigente.
Artículo 31	Escape N5	PCCCTCE - Anexo 8 - GRUPO NACIONAL 5 (N5): Es libre aguas abajo del turbocompresor, siempre que se respeten los siguientes criterios: • El montaje no implica la modificación de otros componentes (excepto modificaciones de carrocería permitidas) • La salida del tubo de escape deberá estar en la parte trasera del coche, • El grosor de los tubos utilizados para el sistema de escape debe ser mayores o iguales a 0,9 mm medidos en partes no cilíndricas, la sección máxima de estos tubos debe ser equivalentes a aquella de 1 tubo de un diámetro interior máximo de 70mm (Se debe respetar el Art. 252-3.6 del anexo J del CDI, con referencia a los niveles de ruido).
Artículo 32	Autos denominación Yaris GR	Autos marca Toyota, modelo Yaris GR 3p, motor 1600cc 3 cilindros turbo y tracción integral. Se prohíbe la utilización de chasis tubular o semi-tubular siendo obligatorio el uso del compacto original sin modificaciones en su estructura, tamaño o forma
Artículo 33	Peso mínimo Yaris GR	1230 kg
Artículo 34	Estructura de seguridad Yaris GR	En el chasis compacto del vehículo se deberá instalar la estructura de seguridad conforme a la homologación FIA o la reglamentada en la modalidad de rally por la FEDAK, respetando la normativa general de la categoría. Las dimensiones del vehículo incluyendo las trochas y la distancia entre ejes deberán ser la original del vehículo según su ficha técnica de fabricación.
Artículo 35	Motor Yaris GR	Deberá ser el G16E turbo equipado de fábrica en el vehículo. Con la finalidad de aumentar la fiabilidad del motor se permite el cambio de resortes y retenedores de válvula, y el reemplazo de los pernos de sujeción del cabezote por espárragos y tuercas. - Alimentación: Para el control de presión de alimentación se prohíbe la modificación de la bomba o ductos de vacío, así como el reemplazo de las válvulas electrónicas o mecánicas relacionadas al control del turbo. - Admisión: La caja de aire, filtro, así como el múltiple de admisión y cuerpo de aceleración deberán ser los de fábrica sin modificación alguna. - Restrictor de turbo: 34 milímetros, buscando la relación peso y potencia que le de justicia deportiva a la categoría. - Montaje: La posición de motor, así como su inclinación deberían ser la de fábrica, se permite el uso de bases de motor y caja de cambios after market racing originales para Yaris GR. - Inyección: Los 6 inyectores deberán ser los de fábrica, no se permite aumentar su volumen. La bomba de inyección de alta presión, así como los rieles de inyección deberán ser las de fábrica sin posibilidad de aumentar su volumen. - Electrónica: Todos los sensores y actuadores que comandan el motor deberán ser los de fábrica, se permite adicionar sensores para adquisición de datos. Se permite el reemplazo de unidades de control electrónico a programables tanto para el motor como para el control de la tracción integral. El arnés eléctrico o cableado de motor y chasis se pueden reemplazar por unos de características motor sport. - Refrigeración: Intercooler; Será el de fábrica o uno de forma tamaño, volumen, ubicación y disposición de iguales características fabricado en aluminio. - Radiador; Será el de fábrica o uno de forma tamaño, volumen, ubicación y disposición de iguales características fabricado en aluminio. Se permite adicionar un radiador de aceite al motor no mayor a 500cc. Se permite adicionar un radiador de aceite para la transmisión controlado

		por bomba eléctrica no mayor a 500cc. Se permite usar tapa de mayor capacidad de aceite para el diferencial posterior
Artículo 36	Transmisión Yaris GR	<ul style="list-style-type: none"> - Caja de cambios: Se permite la caja de fábrica, relacionada de clones, o una transmisión secuencial con máximo 6 velocidades y que corresponda al motor G16E, se prohíbe la adaptación de cajas de cambio universales o de otros vehículos. - Embrague: Se prohíbe la adaptación de embragues, podrá ser el de fábrica o un after market específico para Yaris GR
Artículo 37	Combustible Yaris GR	Libre, se permite el uso de E85 o alcohol anhidrido en un máximo de 85% de concentración. El tanque de combustible deberá ser el de fábrica o uno con homologación FIA de máximo 15 galones. Se permite el uso de surge tank con un máximo de 1.5 litros. La bomba o bombas de combustible de baja presión son libres.
Artículo 38	Suspensión Yaris GR	Deberán ser de fabricación específica para Yaris GR, no se permite modificar las torres de suspensión. Los puentes, mesas y brazos de control de la suspensión serán los de fábrica o podrán reemplazarse por tubulares/uniball con fabricación específica para Yaris GR, no se permite la adaptación de puentes ni brazos de control de otro vehículo ni de fabricación artesanal
Artículo 39	Sistema de frenos Yaris GR	Podrán reemplazarse por unos de características R4, se permite utilizar pedalera de piso. Se permite la eliminación de servo-freno y cambios de bomba de frenado. Se permite la utilización de latiguillos metálicos en las líneas de freno
Artículo 40	Dirección Yaris GR	Deberá ser la de fábrica o podrá reemplazarse por una retráctil, se permite la utilización de columna de dirección tipo N5, la cremallera y terminales de dirección deberán ser los equipados de serie en el Yaris GR. Se permite la utilización de reductor de vueltas y acople rápido de volante
Artículo 41	Chasis y carrocería Yaris GR	No se permite el cambio de materiales ni forma de la estructura del vehículo. Se debe mantener los vidrios y parabrisas originales. Los guardafangos, las puertas, los parachoques, el capot y la compuerta deberán ser los originales equipados de fábrica, se permite realizar orificios de ventilación en el capot.
Artículo 42	Accesorios Yaris GR	Se permite reemplazar o modificar el alerón posterior, se permite el cambio de retrovisores y paneles interiores de las puertas, se permite reemplazar el tablero por uno de diseño similar y de material más liviano.
Artículo 43	Rines y neumáticos Yaris GR	<p>Para los tramos de asfalto deberán ser aros y llantas de igual tamaño a los equipados de serie en el vehículo rin 18 para tierra y rin 15 tal como indica el presente reglamento para esta categoría; y deberán restringirse únicamente a la medida y compuesto que traen los distribuidores de las llantas ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT y HANKOOK.</p> <p>Para primos de asfalto las llantas son libres en su marca y compuesto, no se puede usar llantas slicks.</p> <p>La cantidad permitida de neumáticos por competencia será de 10 neumáticos en total (excepto para la Vuelta al Ecuador).</p>

REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA R5 y RALLY 2 - HOMOLOGACIÓN FIA

Artículo	Enunciado	Descripción
Artículo 1	Autos denominación RALLY 2	Con ficha de homologación FIA. World Rally Cars 2 (WRC2)
Artículo 2	Vehículos admitidos	Autos clase tracción integral Autos con ficha de homologación y Anexos FIA RALLY2
Artículo 3	Peso mínimo	Homologación FIA <ul style="list-style-type: none"> 1230 kg
Artículo 4	Motor	Homologación FIA Motores: <ul style="list-style-type: none"> Hasta 1620 cc turboalimentados con restrictor de 32 mm
Artículo 5	Transmisión - Caja de Cambios y	Homologación FIA Transmisión Integral Caja de cambios secuencial
Artículo 6	Suspensión	Homologación FIA
Artículo 7	Sistema de frenos	Homologación FIA
Artículo 8	Dirección	Homologación FIA
Artículo 9	Sistema eléctrico	Homologación FIA
Artículo 10	Combustible	Homologación FIA – SOFTWARE HOMOLOGADOS
Artículo 11	Tanque de Combustible	Homologación FIA
Artículo 12	Rines y neumáticos	Homologación FIA, las llantas autorizadas para todas las competencias de Rally deberán restringirse únicamente a la medida y compuesto que traen los distribuidores de las llantas ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT y HANKOOK. Para primos de asfalto las llantas son libres en su marca y compuesto, no se puede usar llantas slicks. La cantidad permitida de neumáticos por competencia será de 10 neumáticos en total (excepto para la Vuelta al Ecuador).
Artículo 13	Equipamiento de seguridad	Homologación FIA
Artículo 14	Carrocería y estructura de seguridad	Homologación FIA <ul style="list-style-type: none"> Observar lo determinado en el Reglamento Nacional de Seguridad para Rally en vigencia.

REGLAMENTO TÉCNICO RALLY 3 - HOMOLOGACIÓN FIA

Artículo	Enunciado	Descripción
Artículo 1	Autos denominación RALLY 3	Con ficha de homologación FIA.
Artículo 2	Vehículos admitidos	Autos clase tracción integral Autos con ficha de homologación y Anexos FIA RALLY3
Artículo 3	Peso mínimo	Homologación FIA <ul style="list-style-type: none"> 1210 kg
Artículo 4	Motor	Homologación FIA Motores: <ul style="list-style-type: none"> ATMOSFERICOS 1390 – 2000 Y TURBO 927 - 1620 cc con restrictor de 31 mm
Artículo 5	Transmisión - Caja de Cambios y	Homologación FIA Transmisión Integral Caja de cambios secuencial
Artículo 6	Suspensión	Homologación FIA
Artículo 7	Sistema de frenos	Homologación FIA
Artículo 8	Dirección	Homologación FIA
Artículo 9	Sistema eléctrico	Homologación FIA
Artículo 10	Combustible	Homologación FIA – SOFTWARE HOMOLOGADOS
Artículo 11	Tanque de Combustible	Homologación FIA
Artículo 12	Rines y neumáticos	Homologación FIA, las llantas autorizadas para todas las competencias de Rally deberán restringirse únicamente a la medida y compuesto que traen los distribuidores de las llantas ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT y HANKOOK. Para primés de asfalto las llantas son libres en su marca y compuesto, no se puede usar llantas slicks. El RIN será de acuerdo a lo que estipule el Reglamento Técnico para cada categoría, y/o lo autorizado por la ficha de homologación del vehículo en particular. La cantidad permitida de neumáticos por competencia será de 10 neumáticos en total (excepto la Vuelta al Ecuador).
Artículo 13	Equipamiento de seguridad	Homologación FIA
Artículo 14	Carrocería y estructura de seguridad	Homologación FIA <ul style="list-style-type: none"> Observar lo determinado en el Reglamento Nacional de Seguridad para rally en vigencia.

REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA RC2N

Artículo	Enunciado	Descripción
Artículo 1	Vehículos admitidos	Clase integral. De 2.000cc a 3.500cc, tracción integral fabricado hasta el año 2005. No aplica para el Mitsubishi Lancer Evolution IX y evoluciones anteriores con piezas del Evo IX Grupo N. Autos con ficha de homologación y Anexos FIA – CODASUR vigente en Conformidad con el Art.254 del Anexo J 2019
Artículo 2	Peso mínimo	1400 kg Este peso es el real del vehículo vacío con el equipamiento necesario para su participación en rally (sin personas o equipaje a bordo), el depósito de combustible vacío, todos los depósitos de líquidos (lubricación, refrigeración, frenado, calefacción, si da lugar) al nivel normal previsto por el fabricante, excepto los depósitos del lavaparabrisas o lavafaros, sistema de refrigeración de frenos, de combustible y de inyección de agua que deberán estar vacíos. Sin herramientas o gato y con un máximo de una rueda de repuesto. En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje. Los faros suplementarios que no figuren en la Ficha de Homologación deberán retirarse antes del pesaje.
Artículo 3	Motor	Lo indicado en el ART. 254 del Anexo J 2019, en su numeral 6.1 que regula: Motor, Encendido, Sistema de refrigeración, Carburación, Inyección, Lubricación, Escape, Empaque de cabezote, Velocidad de crucero, Máxima capacidad de cilindraje, Turbocompresor y su Restrictor de aire. Mantener la originalidad y/o homologación de partes y piezas autorizadas para los sistemas descritos anteriormente Única excepción en la bomba de combustible la misma que puede ser cambiada por otra, con el mismo principio de funcionamiento, con las mismas protecciones y ubicaciones, modificando únicamente la presión y el caudal para adaptarse al combustible autorizado, el combustible es libre. GRUPO N restrictor de 33 mm
Artículo 4	Transmisión	Lo indicado en el ART. 254 del Anexo J 2019, en su numeral 6.2 que regula: Embrague, Caja de cambios, Diferencial y Semi Ejes. Mantener la originalidad y/o homologación de partes y piezas autorizadas para los sistemas descritos anteriormente.
Artículo 5	Suspensión	Lo indicado en el ART. 254 del Anexo J 2019, en su numeral 6.3 que regula: Refuerzos, Resortes, Espirales, Paquetes, barras de torsión, Ensamblajes, Amortiguadores Mantener la originalidad y/o homologación de partes y piezas autorizadas para los sistemas descritos anteriormente
Artículo 6	Sistema de frenos	Lo indicado en el ART. 254 del Anexo J 2019, en su numeral 6.5 que regula: Sistema de frenado principal y sistema de frenado auxiliar, se libera los discos y mordazas de freno de acuerdo a lo siguiente: Rally de tierra EVO IX y EVO X mordazas y discos para uso de rin 15, Primes o Rally de asfalto EVO IX mordazas y discos para uso de rin 17; EVO X mordazas y discos para uso de rin 18.
Artículo 7	Dirección	Lo indicado en el ART. 254 del Anexo J 2019, en su numeral 6.6 que regula: Sistema de dirección
Artículo 8	Sistema eléctrico	Lo indicado en el ART. 254 del Anexo J 2019, en su numeral 6.8 que regula: Batería, Alternador y sistemas de Luces Mantener la originalidad y/o homologación de partes y piezas autorizadas para los sistemas descritos anteriormente.
Artículo 9	Circuito del carburante	Lo indicado en el ART. 254 del Anexo J 2019, en su numeral 6.9 que regula: Tanque de combustible, Filtro, Capacidad La regulación de bomba de combustible queda anulada debido a la excepción indicada en el Artículo 3 de esta reglamentación.
Artículo 10	Rines y neumáticos	Lo indicado en los Reglamentos de la modalidad de Rally, estando permitido únicamente lo autorizado en la ficha de homologación propia de cada vehículo, marca y modelo, las llantas autorizadas para todas las competencias de Rally deberán restringirse únicamente a la medida y compuesto que traen los distribuidores de las llantas ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT y HANKOOK. Para primes de asfalto las llantas son libres en su marca y compuesto, no se puede usar llantas slicks. El RIN será de acuerdo a lo que estipule el Reglamento Técnico para cada categoría, y/o lo autorizado por la ficha de homologación del vehículo en particular. La cantidad permitida de neumáticos por competencia será de 10 neumáticos en total (excepto la Vuelta al Ecuador).

Artículo 11	Equipamiento de seguridad en vehículos categoría RC2N	Lo indicado en el ART. 253 del anexo J 2021
Artículo 12	Carrocería y estructura de seguridad	Lo indicado en el ART. 253.8 del anexo J 2021 Observar lo determinado en el Reglamento Nacional de Seguridad para Rally en vigencia.
Artículo 13	Combustible	Permitido todo tipo de combustible de libre comercialización en el territorio ecuatoriano. Se permite el uso de Alcohol Anhidro (Etanol) en una mezcla máxima de hasta un 85% de etanol con gasolina. Deberá obligatoriamente contar con Extintor de incendios centralizado de tipo PQS o con Homologación FIA vigente.

REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA T1, T3, T4 UNICAMENTE AUTOS MECANICA NACIONAL (ESTAN EXCLUIDOS LOS AUTOS QUE TENGAN O HAYAN TENIDO HOMOLOGACION FIA)

Artículo	Enunciado	Descripción								
Artículo 1	Vehículos admitidos	<p>Se permiten los vehículos de turismo de gran producción en serie, los cuales deberán tener un mínimo de 4 plazas (4 pasajeros), sean estos de 2 o 4 puertas. Los vehículos de estas categorías, solo pueden ser tracción a 2 ruedas motrices, delanteras o posteriores.</p> <p>Deberán haberse fabricado un mínimo de 2500 unidades del mismo modelo en un período consecutivo de 12 meses.</p> <p>Autos fabricados a partir del año 2013 en adelante, podrán contar con modificaciones siempre y cuando cumplan con las condiciones mecánicas y técnicas determinadas en el presente reglamento, especialmente lo estipulado en el Artículo 3.</p> <p>Autos fabricados antes del año 2013, podrán contar con modificaciones siempre y cuando cumplan con las condiciones mecánicas y técnicas estipuladas en el presente reglamento.</p> <p>En las categorías T3 y T4 por motivos de seguridad estructural, no se permiten vehículos nativos del segmento A, (Ejemplo: Hyundai I10, Hyundai Grand I10, Kia Picanto, Suzuki Forsa, Chevrolet Spark, Renault Twingo)</p> <p>En estas categorías no se permiten vehículos que tengan o hayan tenido Homologación FIA.</p>								
Artículo 2	Categorías	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Nomenclatura</th> <th>Cilindraje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T1</td> <td>de 0 CC. a 1450 CC.</td> </tr> <tr> <td>T3</td> <td>de 1451 CC. a 1650 CC.</td> </tr> <tr> <td>T4</td> <td>de 1651 CC. a 2050 CC.</td> </tr> </tbody> </table>	Nomenclatura	Cilindraje	T1	de 0 CC. a 1450 CC.	T3	de 1451 CC. a 1650 CC.	T4	de 1651 CC. a 2050 CC.
Nomenclatura	Cilindraje									
T1	de 0 CC. a 1450 CC.									
T3	de 1451 CC. a 1650 CC.									
T4	de 1651 CC. a 2050 CC.									
Artículo 3	Motor	<p>T1</p> <p>Autos fabricados del año 2013 en adelante</p> <ul style="list-style-type: none"> - No se admite cambios en la originalidad del motor en la parte mecánica (7/8 de motor, Múltiple de admisión, cuerpo de aceleración y distribución tienen que ser las originales de fábrica) - No se permiten turbos - No se permiten SWAP de ningún tipo <p>Autos fabricados antes del año 2013</p> <ul style="list-style-type: none"> - NO se permite el uso de turbos. - La preparación del motor es libre debiendo mantenerse el recorrido (carrera) del cigüeñal establecido en el modelo original del motor que equipa al vehículo considerado. - Las evoluciones de los motores se aceptan únicamente cuando el motor sea de la marca original del vehículo, y mantengan la ubicación en el cofre del motor en la misma posición original del vehículo. - La evolución de los motores aceptada en el inciso anterior aplica únicamente para efectos de permitir a un vehículo subir a una categoría de superior cilindrada. Bajo ningún concepto serán aceptadas evoluciones en los motores de los vehículos para bajar a una categoría de cilindrada inferior. - Se permite el uso del block de cilindros estándar o rectificado máximo 1 milímetro siempre y cuando no sobrepase la cilindrada de la categoría. 								

		<p>T3 y T4</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se permite el uso de turbos respetando el factor de conversión de 1.7 por la cilindrada se autoriza el turbo compresor de serie o un diferente bajo las siguientes condiciones: <ol style="list-style-type: none"> 1. El turbo compresor está limitado a una sola unidad. 2. El turbo compresor debe provenir de la misma marca del fabricante del auto. 3. No se admite turbos compresores de geometría variable. 4. El restrictor del turbo debe estar limitado al diámetro máximo de la brida del turbo de serie con el que viene equipado el vehículo - Se permite el SWAP de motores siempre y cuando el motor sea de la misma marca que la carrocería y mantengan la ubicación original en el cofre de motor. Deberán cumplir con la legislación vigente para dicho caso, exigida por las autoridades competentes (AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO). - Se permite cambiar y/o modificar las bases o soportes de motor, manteniendo su ubicación original. - La preparación del motor es libre debiendo mantenerse el recorrido (carrera) del cigüeñal establecido en el modelo original del motor que equipa al vehículo considerado. - La evolución de los motores aceptada en el inciso anterior aplica únicamente para efectos de permitir a un vehículo subir a una categoría de superior cilindrada. Bajo ningún concepto serán aceptadas evoluciones en los motores de los vehículos para bajar a una categoría de cilindrada inferior. - Se permite el uso del block de cilindros estándar o rectificadado máximo 1 milímetro siempre y cuando no sobrepase la cilindrada de la categoría. - Se aceptan los cigüeñales con diferente recorrido en los motores, siempre y cuando el objetivo sea aumentar la cilindrada del motor. - No se permite el uso de sistemas de cárter seco en la Modalidad de Rally. - Se permite el encamisado de cilindros únicamente con la finalidad de recuperar el Block del motor manteniendo el mismo diámetro original del motor del modelo considerado como mínimo. No se permite encamisar un motor de cilindrada superior para bajar de categoría. - No se permite reducir el cilindraje de los motores, siendo el mínimo de éste el que corresponda originalmente al motor estándar de serie. - Los resortes de válvulas, chavetas, sombreros, guías de válvulas, arandelas, y válvulas, son libres. - Los árboles de levas son libres debiendo mantener únicamente su número y el número de cojinetes. La alzada es libre. <p>Piñones de la distribución son libres, así como sus tipos de correas o bandas dentadas. Se pueden añadir tensores adicionales en el caso de los motores equipados con cadena de distribución.</p>
Artículo 4	Caja de cambios	<p>En la Categoría T1, las cajas de cambios deben mantener las corazas exteriores originales y de la marca que equipan al vehículo de serie en el cual están instaladas.</p> <p>En la Categoría T1, los Piñones, el cono y corona son libres en sus relaciones a condición de acoplar en la coraza original. En el caso de equipar piñonera tipo DOG (Clanes) se deberá incrementar el peso reglamentario en 20 Kg.</p> <p>En la Categoría T1, el número de marchas hacia adelante y hacia atrás debe mantenerse igual al modelo original.</p> <p>Se permite la instalación de un diferencial (Autoblocante) siempre y cuando sea de accionamiento mecánico. (discos o Piñones), Se puede limitar el diferencial original.</p> <p>En la Categoría T1 se prohíbe las cajas de cambios de control secuencial sean estas de accionamiento mecánico o electrónico.</p> <p>En la categoría T3 se permite el uso de cajas secuenciales y cajas de cambios de otras marcas que la original del vehículo, pero con una penalización de 35 kg de peso adicional.</p> <p>En la Categoría T4, se permite el uso de cajas secuenciales y cajas de cambios de otra marca que la original del vehículo, pero con una penalización de 35 Kg de peso adicional</p>

		Se permite cambiar y/o modificar las bases o soportes de la caja de cambios, manteniendo su ubicación original.
Artículo 5	Sistema de embrague	Para los vehículos de la categoría T1 el Volante de inercia debe ser el original del motor sin modificación alguna. Para los vehículos de las categorías T3 y T4 el volante de inercia, Plato de presión y accionamiento es libre. El disco de embrague es libre, incluido el peso, mas no en el número el cual se limita a dos.
Artículo 6	Sistema de frenos y suspensión	Los frenos serán libres en su marca mientras mantengan el diseño de funcionamiento similar al que en origen equipa el modelo del vehículo. Se permite utilizar rotulas tipo uniball, pero manteniendo la ubicación de los anclajes originales. Barras estabilizadoras libres en su espesor, pero deberán mantener los anclajes originales del vehículo. (Se pueden reforzar) Se puede reemplazar el freno de mano original por un dispositivo hidráulico siempre y cuando su accionamiento este ubicado en el túnel central de la carrocería. El módulo (ABS) sistema antibloqueo de ruedas debe ser anulado o retirado de manera obligatoria por seguridad. Los amortiguadores son libres en marca, pero deben mantener la posición y el principio de funcionamiento igual al original. Se permite reforzar los componentes de la suspensión y sus anclajes. En la categoría T1 se penalizará con 20Kg al peso total reglamentario, el uso de amortiguadores con cualquier tipo de regulación en su comportamiento interno. No se permite variar la geometría de la suspensión original. Se permite únicamente variar CAMBER Y CONVERGENCIA.El uso del servofreno es opcional.
Artículo 7	Carrocería	La carrocería deberá mantener el diseño básico original y no se la puede modificar, excepto guardafangos.Los vidrios deben ser los originales y el parabrisas delantero deberá ser laminado. No se permite el reemplazo de vidrios por micas, a excepción que sean admitidos en la ficha de homologación del auto. Se pueden reemplazar por fibra de vidrio únicamente, los guardachoques delantero y posterior, y los faldones laterales. Las puertas y demás componentes deben ser las originales del vehículo. Es obligatoria la instalación de guardabarros, detrás de las ruedas motrices.
Artículo 8	Aros y neumáticos	Las ruedas, deben caber en la carrocería original sin modificar, es decir que la parte superior de la llanta completa situada verticalmente por encima del centro del eje, está cubierta por la carrocería cuando la medida se efectúe verticalmente. La fijación de ruedas por pernos, pueden ser cambiados libremente por fijaciones de espárragos o tuercas. Los aros o rines son libres, las llantas autorizadas para todas las competencias de Rally deben restringirse únicamente a la medida y compuesto que traen los distribuidores de las llantas ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT y HANKOOK. Para primes de asfalto las llantas son libres en su marca y compuesto no se puede usar slicks. El RIN será de acuerdo a lo que estipule el Reglamento Técnico para cada categoría, y/o lo autorizado por la ficha de homologación del vehículo en particular. La cantidad permitida de neumáticos por competencia será de 10 neumáticos en total (excepto la Vuelta al Ecuador).
Artículo 9	Sistema eléctrico	Será libre en cuanto a: - Tablero - Alternador, el que deberá cargar todo el tiempo - Instrumento de navegación - Bombas de gasolina aisladas si están en la cabina - Ventiladores eléctricos adicionales Será obligatorio: - Switch Master que al ser desconectado apague el motor, debe estar ubicado en un lugar accesible al piloto cuando esté asegurado con el cinturón arnés, y debe tener un accionamiento exterior debidamente señalizado.

		<p>Se puede variar la ubicación de la batería, pero en caso de ir en el habitáculo, tendrá que estar perfectamente aislada para evitar el derramamiento de ácidos y emanación de gases a la cabina. Se recomienda el uso de baterías secas para el interior del habitáculo (Estas baterías no requieren ser aisladas)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es obligatorio la instalación de un mínimo de 3 luces de stop, faros originales y una luz en parabrisas posterior y los faros delanteros deberán funcionar correctamente y también el correcto funcionamiento de los limpia parabrisas. - Es obligatorio el correcto funcionamiento de las luces intermitentes.
Artículo 10	Sistema Eléctrico	- La unidad de control de motor (ECU) es libre en su marca y modelo.
Artículo 11	Sistema de escape	<p>Se prohíbe el uso de escapes libres</p> <p>En todos los vehículos el tubo de escape deberá salir por la parte posterior del vehículo.</p> <p>Se deben instalar uno o más resonadores, con el fin que el ruido máximo sea inferior o igual a los 120 decibeles.</p>
Artículo 12	Peso	<p>Los vehículos están sujetos al peso mínimo SIN TRIPULACIÓN, y con el tanque de combustible vacío, en función a la cilindrada de acuerdo a la siguiente tabla.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Categoría T1 Peso de 0 a 1250 cc 890 kg Peso de 1251 a 1450 cc 950 kg 2. Categoría T3 Peso 1000 kg 3. Categoría T4 Peso 1100 kg <p>Los anclajes de peso adicional, deberán ser sólidos y estar debidamente emperrados en el piso del auto, debajo de los asientos. Serán ajustados con tuercas de seguridad y sellados en la revisión mecánica previa.</p> <p>No se admiten bajo ningún concepto pesos sueltos ni sacos de arena, tampoco pesos amarrados con alambre.</p> <p>Para efectos del pesaje se tomará en cuenta el vehículo sin combustible y se valida únicamente una sola rueda de emergencia. El vehículo deberá pesar lo establecido en el presente reglamento, en cualquier momento de la competencia la falta de peso implica la descalificación automática de la misma.</p>
Artículo 13	Tanque de combustible	<p>De preferencia, deberá mantener su posición original, si está ubicado en el habitáculo deberá ser de competencia y estar perfectamente aislado del compartimento del piloto con material no inflamable.</p> <p>Capacidad máxima del tanque de combustible:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Categoría T1 Capacidad 55 litros 2. Categoría T3 Capacidad 60 litros 3. Categoría T4 Capacidad 70 litros
Artículo 14	Combustible	<p>Permitido todo tipo de combustible de libre comercialización en el territorio ecuatoriano.</p> <p>Se permite el uso de Alcohol Anhidro (Etanol), en una mezcla máxima de hasta un 85% de etanol con gasolina. En este caso el auto deberá obligatoriamente contar con Extintor de incendios centralizado de tipo PQS o con Homologación FIA vigente.</p>
Artículo 15	Dirección	<p>Se permite adaptaciones a la dirección del vehículo.</p> <p>Columna de dirección: libre con la única condición de ser colapsable ante un impacto frontal.</p>
Artículo 16	Seguridad del auto	De acuerdo a todo lo estipulado en el Reglamento Nacional de Seguridad para Rally en vigencia.

REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA TODO TERRENO

Artículo	Enunciado	Descripción
Artículo 1	Categoría especial	Todo terreno con tracción en las 4 ruedas
Artículo 2	Vehículos admitidos	Se admiten únicamente vehículos todo terreno, tipo jeep 4x4, de producción en serie con motorización de aspirado atmosférico, con una cilindrada máxima de 4000 Centímetros Cúbicos los cuales deberán tener un mínimo de 4 plazas (4 pasajeros) sean estos de dos o cuatro puertas. No está admitido vehículos con turbo.
Artículo 3	Motor	<p>Deberá ser el motor que de origen equipa al vehículo participante de acuerdo a su ficha técnica o de homologación. El múltiple de admisión deberá ser el original del motor y deberá mantener el diámetro de la mariposa de aceleración. No se permiten aletas de aceleración individuales para cada cilindro (ITBS).</p> <p>Se permite SWAP de motores siempre y cuando el motor sea de la misma marca de carrocería y mantenga la ubicación original en el cofre del motor. Deberán cumplir con la legislación vigente para dicho caso, exigida por las autoridades competentes (Agencia Nacional de Tránsito)</p> <p>En caso de ser SWAP de motores se deberá cumplir con el peso mínimo de la cilindrada del motor actual.</p> <p>El cigüeñal y los brazos de biela deben ser los originales del motor.</p> <p>Se puede rectificar el block para agrandar los cilindros.</p> <p>El cabezote y sus componentes son libres sean de 8 o 16 válvulas.</p> <p>El empaque del Cabezote es libre en su marca y espesor.</p> <p>La marca y el tipo de las bujías, limitador de revoluciones y cables de bujías son libres, así como el módulo electrónico de encendido. La unidad de control electrónica de la inyección es libre en su marca.</p> <p>Los inyectores pueden modificarse o sustituirse con el fin de modificar su caudal, pero sin modificar su principio de funcionamiento o sus anclajes.</p> <p>El depurador es libre, pero debe existir filtro de aire.</p>
Artículo 4	Transmisión	<p>Embrague: El disco es libre en la marca y peso, pero no en el número, al igual que el plato.</p> <p>Caja de cambios: Debe utilizarse la caja de cambios y el transfer original del vehículo.</p> <p>Diferencial: Se permite el uso de un diferencial mecánico de deslizamiento limitado, siempre y cuando pueda instalarse en el alojamiento de serie, únicamente para el eje posterior.</p>

Artículo 5	Suspensión	<p>La modificación de los reglajes de los resortes y/o amortiguadores (calibraciones) desde el interior del habitáculo está prohibida.</p> <p>Se permite reforzar las partes estructurales de la suspensión, mesas, soportes, chasis, carrocería y sus puntos de anclaje con adición dematerial sin alterar el diseño de funcionamiento original.</p> <p>Los refuerzos de suspensión do deben crear secciones cóncavas ni permitir que dos piezas separadas se conviertan en una sola.</p> <p>Los platos (asientos) de los espirales pueden ser regulables si la pieza ajustable es parte del plato (asiento), y es distinta de otras piezas originales de la suspensión y chasis. (Que se pueda sacar). Los espirales son libres en longitud y diámetro del alambre.</p> <p>Los amortiguadores son libres, y se permite el uso de doble amortiguador.</p> <p>Si los amortiguadores tienen reservorios para gas o fluidos separados de los mismos, estos deberán estar perfectamente fijados a la carrocería sin que esta sea modificada.</p> <p>No se permiten sistemas de control de la regulación de la suspensión ubicados en el habitáculo del piloto, su graduación se la debe hacer desde el exterior del mismo.</p> <p>La marca y material de los bujes de suspensión es libre.</p>
Artículo 6	Aros, neumáticos y frenos	<p>Aros y neumáticos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los aros de rueda son libres en su marca respetando el diámetro y no deben sobresalir de la medida de los guardafangos de la carrocería y respetando como medida máxima el rin de aro original del vehículo. - Se permite el uso de aros de rueda de menores dimensiones. - Las llantas autorizadas para todas las competencias de Rally deben restringirse únicamente a la medida y compuesto que traen los distribuidores de las llantas ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT y HANKOOK. - Para primas de asfalto las llantas son libres en su marca y compuesto no se puede usar llantas slicks. - El RIN será de acuerdo a lo que estipule el Reglamento Técnico para cada categoría, y/o lo autorizado por la ficha de homologación del vehículo en particular, en caso de que los distribuidores no tengan el RIN que requiere el vehículo en particular, se deja en libertad el uso de marca de llantas. <p>La cantidad permitida de neumáticos por competencia será de 10 neumáticos en total (excepto la Vuelta al Ecuador).</p>
Artículo 7	Frenos	<p>Frenos</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Unidad electrónica de control del sistema de frenos ABS debe ser retirada o anulada de manera obligatoria por seguridad. - Los frenos serán libres en su marca mientras mantengan el diseño de funcionamiento similar al que en origen equipa el modelo del vehículo. - Las mordazas de freno serán libres en su marca siempre y cuando el anclaje sea el original del vehículo. - Los forros de las pastillas de freno y/o zapatas, son libres, así como su fijación (Pegado o Remachado) a condición de que la superficie de rozamiento no aumente. - El servofreno, se puede desconectar o eliminar. - Las cañerías de freno se pueden reemplazar por otras, tipo aviación - El freno de mano mecánico se puede reemplazar por un sistema hidráulico, deberá estar ubicado en el túnel central en la misma ubicación del freno de mano.
Artículo 8	Dirección	<p>El Cajetín o la cremallera de la dirección deberá ser la original del vehículo, o la debidamente homologada y únicamente las cañerías hidráulicas son libres. Se puede suspender la dirección hidráulica. (bombas únicamente).</p> <p>Se permite adaptaciones a la dirección del vehículo.</p> <p>Columna de dirección: libre con la única condición de ser colapsable ante un impacto frontal.</p>
Artículo 9	Peso	<p>EL peso real del vehículo, sin tripulación, con tanque de combustible vacío, sin su equipamiento, y una sola rueda de repuesto, se establece de acuerdo a:</p>

		<ol style="list-style-type: none"> 1. Cilindraje hasta 1.600cc – Peso 1.050kg 2. Cilindraje hasta 2.000cc – Peso 1.300kg 3. Cilindraje hasta 2200cc- peso 1450kg 4. Cilindraje hasta 2700cc – peso 1650 kg 5. Cilindraje hasta 3000cc – peso 1850kg 6. Cilindraje hasta 4000cc – peso 2100kg
Artículo 10	Carrocería	<p>La carrocería deberá mantener el diseño básico original y no se la puede modificar en su forma bajo ningún concepto. Los vidrios deben ser los originales y el parabrisas delantero deberá ser laminado.</p> <p>Se pueden reemplazar por fibra de vidrio únicamente, los guardachoques delantero y posterior, y los faldones laterales. Las puertas y demás componentes deben ser las originales del vehículo. Es obligatoria la instalación de guardabarros, detrás de cada una de las 4 ruedas.</p>
Artículo 11	Sistema eléctrico	<p>Será libre en cuanto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tablero - Alternador, el que deberá cargar todo el tiempo. - Instrumento de navegación - Bombas de gasolina aisladas si están en la cabina - Ventiladores eléctricos adicionales - Sistema de encendido <p>Será obligatorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Switch Master que al ser desconectado apague el motor, debe estar ubicado en un lugar accesible al piloto cuando esté asegurado con el cinturón arnés, y fácilmente accesible desde fuera del habitáculo. - Se puede variar la ubicación de la batería, pero en caso de ir en el habitáculo, tendrá que estar perfectamente aislada para evitar el derramamiento de ácidos y emanación de gases a la cabina. - La instalación de un mínimo de 3 luces de stop, faros originales y una luz en parabrisas posterior y los faros delanteros deberán funcionar correctamente y también el correcto funcionamiento de los limpiaparabrisas. - El correcto funcionamiento de las luces intermitentes.
Artículo 12	Sistema de escape	<p>Se prohíbe el uso de escapes libres</p> <p>En todos los vehículos el tubo de escape deberá salir por la parte posterior del vehículo.</p> <p>Se deben instalar uno o más resonadores, con el fin que el ruido máximo sea inferior o igual a los 120 decibeles.</p>
Artículo 13	Tanque de combustible	<p>De preferencia, deberá mantener su posición original. Si está en el habitáculo deberá ser de competencia y estar perfectamente aislado del compartimiento del piloto con material no inflamable.</p> <p>La capacidad del tanque deberá ser la original del vehículo de acuerdo a su ficha técnica.</p>
Artículo 14	Combustible	<p>Se permite Únicamente la utilización de GASOLINA COMERCIAL (Súper o Extra) suministrados por cualquier estación de servicio en territorio ecuatoriano.</p> <p>Se puede añadir aditivos de uso comercial de venta local. Se prohíbe terminantemente el uso de Gasolina de Avioneta ni como combustible, ni como aditivo. Los sistemas de Óxido Nitroso están Prohibidos.</p>
Artículo 15	Seguridad del auto.	De acuerdo a todo lo estipulado en el Reglamento Nacional de Seguridad para Rally en vigencia.
Artículo 16	Sistema Eléctrico	La unidad de control del motor (ECU) es libre en su marca y modelo

REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA UTV T

Artículo	Enunciado	Descripción
Artículo 1	Definición	UTV Vehículos terrestres propulsados mecánicamente por un solo motor, con 4 ruedas, impulsados por sus propios medios.
Artículo 2	Motor	Motor a gasolina sobrealimentado (de producción) hasta 900 cc
Artículo 3	Obligaciones	<p>Los vehículos de la categoría UTV se someten a las disposiciones definidas en los reglamentos, tanto en los aspectos deportivos, técnicos y de seguridad.</p> <p>Materiales. El uso de los presentes materiales está prohibido a menos que se corresponda exactamente con el material del vehículo de serie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aleación de Titanio - Aleación de Magnesio - Cerámica - Compuesto <p>El uso de material compuesto está autorizado para los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caja del Filtro de Aire - Conductos de Aire para enfriamiento (cabina maletero/radiadores/intercooler /frenos /accesorios) - Rejilla inferior del parabrisas - Asientos de competencia tipo butaca con homologación vigente - Soportes y fijaciones instaladas en el interior de la cabina (excepto soportes de butacas) - Apoya pies para el piloto y copiloto original - Consola y tablero original de serie - Protección de la carrocería (costado, piso, arco de rueda) - El tanque de combustible deberá permanecer en el sitio original de producción de acuerdo a la marca - Protección en la parte inferior de la carrocería - Carcasas y en carenados de faros adicionales - Soportes y fijaciones dentro del compartimiento de motor (excepto soportes de motor/soportes de transmisión) - Partes internas <p>Tanque de combustible</p> <ul style="list-style-type: none"> - Originales sin modificaciones (con fijaciones originales). - Se acepta el uso de protectores de tanque de combustible <p>Todas las partes y piezas deberán ser conforme se equipa el vehículo de fábrica, excepto las modificaciones estipuladas en el presente reglamento.</p>
Artículo 4	Chasis y estructura de seguridad	<p>El chasis debe o bien proceder de un chasis (o de un monocasco) de un vehículo con una producción superior a 1000 unidades por año.</p> <p>La estructura de seguridad, deberá observar lo determinado en el Reglamento Nacional de Seguridad para rally, según su aplicación.</p> <p>Parabrisas es opcional; de existir, debe estar hecho de vidrio laminado con independencia de su forma y superficie. Si el parabrisas está pegado, debe ser posible retirar las puertas delanteras o las ventanas de las puertas desde el interior de la cabina sin necesidad de utilizar herramientas</p> <p>Todas las partes de la carrocería deben estar terminadas sin partes improvisadas y sin aristas vivas.</p>

Artículo 5	Carrocería	<p>El vehículo debe tener un techo de aluminio de espesor mínimo de 3mm.</p> <p>La carrocería debe alcanzar o extenderse hacia atrás al menos hasta el nivel del borde superior de la llanta</p> <p>Todas las partes que tengan influencia aerodinámica y todas las partes de la carrocería se deben asegurar de forma rígida a la parte totalmente suspendida del vehículo (conjunto chasis /carrocería) no deben tener ningún grado de libertad, deben estar firmemente sujetadas. Y deben permanecer inmóviles en relación con esta parte cuando el coche está en movimiento.</p> <p>Espejos retrovisores:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El vehículo debe estar equipado con dos espejos retrovisores, uno a cada lado del coche, para proporcionar vistas eficientes en la parte trasera. - Cada espejo debe tener una superficie mínima de 90mm. - El conductor, sentado normalmente, pueda ver claramente a los vehículos que los siguen. <p>Con este fin, el conductor debe identificar letras o figuras de 15cm de alto y 10cm de ancho, que se muestran de forma aleatoria en los paneles colocados detrás del coche de acuerdo a las siguientes instrucciones:</p> <table border="1" data-bbox="987 635 1722 715"> <tr> <td>ALTURA</td> <td>Entre 40cm y 100cm desde el piso.</td> </tr> <tr> <td>ANCHO</td> <td>2mt. A cada lado de la línea central del vehículo.</td> </tr> <tr> <td>POSICION</td> <td>10mt. Detrás de la línea central del eje trasero del coche.</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> - Las cámaras de visión trasera están permitidas siempre que no se puedan mover. - Distancia entre ejes: la original de fábrica, de acuerdo a la marca y modelo. - Trocha delantera y trasera: la original de fábrica, de acuerdo a la marca y modelo (+/-) 50mm por lado. - Prohibidos espaciadores de aros. <p>Protecciones: La instalación de protecciones bajo la carrocería está autorizada en las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La distancia al suelo, es libre. - Deben ser removibles con utilización de herramientas. - Deben proteger las siguientes partes (motor, radiador, intercooler, caja de velocidades, diferencial central, diferencial trasero, ejes de transmisión (longitudinal y transversal, bastidores y piezas de suspensión, dirección, línea de escape). 	ALTURA	Entre 40cm y 100cm desde el piso.	ANCHO	2mt. A cada lado de la línea central del vehículo.	POSICION	10mt. Detrás de la línea central del eje trasero del coche.
ALTURA	Entre 40cm y 100cm desde el piso.							
ANCHO	2mt. A cada lado de la línea central del vehículo.							
POSICION	10mt. Detrás de la línea central del eje trasero del coche.							

		<p>Interiores:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La distancia entre el piso de la cabina y la parte inferior del asiento, puede variar, sin que esto afecte a la visión del piloto y copiloto, del entorno. - El eje de la pedalera, puede variar de su posición original. - Ninguna parte de la carrocería debe presentar bordes o puntas filosas. - Ninguna parte mecánica puede sobresalir en el interior de la cabina. - Las ventanas de inspección están autorizadas en el piso del habitáculo. - Cualquier equipamiento que pudiera implicar un riesgo debe ser protegido o aislado y no deberá estar situado en el habitáculo. - Un para llamas estanco y a prueba de fuego hecho de acero o aleación de aluminio (grosor mínimo 2mm) o en el material compuesto (grosor mínimo 5mm) es obligatorio detrás de los asientos y debe estar en contacto con el arco principal de la jaula de seguridad - Los coches deben tener aberturas laterales que permiten la salida del piloto y copiloto. - Las dimensiones de estas aberturas deben ser tales que sean posible encajar en ellas un rectángulo de al menos 500mm de ancho y 500mm de altura, medidas verticalmente y las esquinas pueden estar redondeadas con un radio máximo de 150mm. - El volante debe ser obligatorio con QUIKRELASE. - Las ventanas deben tener mallas de protección. - El habitáculo debe estar diseñado para permitir salir a un ocupante del mismo desde su posición normal en el vehículo, dentro de los 7 segundos a través de la puerta de su lado y dentro de los 9 segundos a través de la puerta del otro lado. - A los efectos de las pruebas anteriores, el ocupante deberá usar todo su equipo normal, a cascos conectados, los cinturones de seguridad deberán estar ajustados, el volante deberá estar en la posición más desfavorable y las puertas deberán estar cerradas. - Es obligatorio el uso de guardalodos. - La parte inferior de los guardalodos debe estar a no más de 15cm del suelo cuando el vehículo se encuentra detenido, sin nadie a bordo y debe cubrir al menos el ancho de cada rueda. - Estos guardalodos son obligatorios también en la parte posterior de las ruedas traseras, y en la parte posterior de las ruedas delanteras debiendo cumplir todas las condiciones anteriores, estar hechos de caucho o plástico (espesor mínimo de 5mm). - Se puede instalar guardalodos hechos de material flexible, en la parte delantera del vehículo con el fin de evitar las salpicaduras adelante.
Artículo 6	Peso mínimo	<p>El peso mínimo para los turboalimentados será de 900 Kg El peso mínimo para los atmosféricos será de 800 Kg Este es el peso del coche sin combustible en cualquier momento durante la competición, con una rueda de repuesto.</p> <p>El líquido refrigerante del motor y el aceite de lubricación, así como el líquido de frenos deberán estar en sus niveles normales. Los otros tanques para líquidos consumibles deben ser drenados y los siguientes elementos deben ser retirados de coche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los ocupantes, sus equipos y el equipaje. - Las herramientas, gato portátil y repuestos. - Equipo de supervivencia. - Provisiones, etc. <p>El peso del coche se puede completar mediante la adición de uno o varios lastres siempre que sean bloques sólidos y unitarios, fijados por medio de herramientas, capaz de tener precintos fijados de ser colocados en el piso de habitáculo, visibles y sellados por los técnicos.</p>

Artículo 7	Motor	<p>El motor deberá ser original de serie.</p> <p>La cilindrada máxima será de 900 cc de acuerdo a lo homologado por el fabricante, solo motores de gasolina sobre alimentados.</p> <p>La cilindrada máxima será de 800 cc de acuerdo a lo homologado por el fabricante, para los motores atmosféricos</p> <p>En caso de los motores sobre alimentados, se deberá usar el turbo cargador con el que se equipa de fábrica a cada marca y modelo de vehículo de producción, se permite actualizaciones comercializadas por el fabricante y que al momento de su instalación no se requiera adaptación alguna.</p> <p>El intercooler será el equipado de fábrica, de acuerdo a la marca y modelo, se permite actualizaciones comercializadas por el fabricante, y que al momento de su instalación no se requiera modificación y/o adaptación alguna.</p> <p>Sistema de escape.</p> <ul style="list-style-type: none"> - El diseño del sistema de escape, es libre, no deberá superar los 120 decibeles. - La salida final del sistema de escape, deben ser visibles desde el exterior y estar protegidas <p>Lubricación.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los radiadores, intercambiadores de aceite/ agua, líneas, termostato, bomba de aceite y filtro son libres. - El uso de un sistema de lubricación por Carter seco está autorizado. La cámara de aceite junto con las líneas no debe estar colocada en el habitáculo.
Artículo 8	Transmisión y embrague	<p>El sistema de transmisión debe ser activado y controlado solo por el piloto.</p> <p>Todas las piezas deben estar disponibles, al igual que sus repuestos, en la red comercial del fabricante. Solo se permite la transmisión de producción, de acuerdo a la marca y modelo como se comercializa el UTV.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los embragues y sus componentes son libres. - La correa es libre en la medida que esté disponible como pieza de recambio (reforzada o no) en la red comercial del fabricante. Manual - Debe ser del mismo vehículo sin ninguna modificación o variación interna. - La carcasa de la caja de cambios debe ser estándar, excepto por el mecanizado de agujeros para suministrar el aceite solamente. - El mecanismo de cambio de velocidades debe ser manual, directamente conectado a una palanca de cambios, comandado solamente por varillas o cables. - No se autoriza la asistencia de cambios de marcha eléctrico, neumático o hidráulico que no sean los que equipan al vehículo en su producción regular. - No se permite modificación en la relación de marcha. - El mecanismo de la diferencia delantero y trasero debe ser el equipado por el fabricante. - No se puede modificar el tren motriz
Artículo 9	Suspensión	<p>General</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los brazos de suspensión son libres. - Se permite el uso de accesorios para el sistema de suspensión, sin comprometer los criterios enunciados en el presente artículo. - Las parrillas superiores, centro de mazas y los porta mazas deben provenir del vehículo estándar o de un catálogo de competición. - Las barras de dirección son libres. - La caja de dirección debe ser de producción de serie. - El principio de asistencia de la dirección deberá mantenerse estándar tanto como la posición del mecanismo. - Los puntos de anclaje deberán ser los originales.

		<p>Espirales y Amortiguadores: Se autoriza solo amortiguadores de producción, equipamiento en serie de cada modelo de vehículo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Solamente se autoriza 1 amortiguador por rueda. - Está prohibido el ajuste de los espirales y/o amortiguadores desde la cabina del piloto. - Solo debe ser posible cuando el vehículo no está en movimiento y solo mediante el uso de herramientas - El dispositivo de ajuste debe estar situado en el amortiguador o en su reservorio de gas. No se permite la manipulación desde el habitáculo. - Se prohíbe cualquier conexión entre los amortiguadores. Las únicas conexiones permitidas son los puntos de fijación del amortiguador que pasan a través del chasis, estos no deben tener otra función. <p>Barra Estabilizadora</p> <ul style="list-style-type: none"> - Solo se permite 1 barra estabilizadora por eje (delantero y posterior). - Está prohibido el ajuste de las barras estabilizadoras desde el habitáculo. - Las barras estabilizadoras deben ser exclusivamente mecánicas, sin la activación o desactivación posible. - Se prohíbe cualquier conexión entre las barras estabilizadoras delantera o trasera.
Artículo 10	Neumáticos y rines	<p>La fijación de la rueda por tuerca central está prohibida.</p> <p>Los vehículos turboalimentados deberán utilizar neumáticos de un máximo de 30 pulgadas y los atmosféricos de un máximo de 28 pulgadas. Los rines autorizados son de 15 pulgadas.</p> <p>OBLIGATORIO portar al menos un (1) neumático de emergencia o repuesto, durante la competencia.</p> <p>La cantidad permitida de neumáticos por competencia será de 10 neumáticos en total (excepto la Vuelta al Ecuador).</p>
Artículo 11	Sistema de frenado	<p>Se prohíbe el uso del sistema de frenado original, en marcas y modelos Racing es libre.</p> <p>Deberá ser activado y controlado por el piloto solamente.</p> <p>Incluya al menos 2 circuitos independientes operados por el mismo pedal (entre el pedal de freno y las pinzas, los 2 circuitos deben ser identificables por separado, sin ningún tipo de interconexión que no sea el dispositivo mecánico de balance de frenado)</p> <p>Las pinzas deben provenir de un catálogo de piezas de competición certificadas.</p> <p>Los discos deben provenir de un catálogo de piezas de competición certificadas.</p> <p>Las líneas de frenado deben provenir de un catálogo de piezas de competición certificadas.</p> <p>Pastillas de freno libres, pero de competición</p> <p>Sensores: Se prohíbe cualquier tipo de radares, sistema de medición de la velocidad del vehículo (excepto anillo de pulso en la caja de cambio), giroscopio, sensor de carga (excepto para el sensor de encendido del motor y /o corte de la inyección) o el indicador del delimitador.</p> <p>Se autoriza colocar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 sensor de temperatura de aceite de motor - 1 sensor de temperatura de agua/refrigerante - 1 sensor de temperatura en la transmisión y banda - 1 sensor de nivel de temperatura - 1 sensor de aceite
Artículo 12	Combustible	<p>SOLO SE PODRÁ COMPETIR CON GASOLINA DE USO COMERCIAL de un máximo de 92 octanos, de venta en las estaciones de servicio del país. Será sujeto a revisión en cualquier momento de la competencia, con pena de exclusión.</p> <p>Está PROHIBIDO EL USO DE cualquier ADITIVO O ELEVADORES DE OCTANAJE.</p>
Artículo 13	Electrónica	<p>La computadora deberá ser la original, la cual trae el vehículo; se podrá modificar la misma hasta el STAGE 3 o equivalente a un máximo de combustible de 92 octanos / se prohíbe una ECU diferente a la original del UTV T.</p>
Artículo 14	Luces	<p>Obligatorias las de equipo de fábrica. No existe límite con número de luces</p>
Artículo 15	Dirección	<p>Se permite adaptaciones a la dirección del vehículo.</p> <p>Columna de dirección: libre con la única condición de ser colapsable ante un impacto frontal.</p>

Artículo 16	Extintor	Sistema control (mínimo de 2kg) ABC con instalación de repartidores de cañería de cobre o aluminio hacia el interior del habitáculo. Tanque de combustible apuntando hacia sus ocupantes y motor debiendo activarse por el piloto o copiloto sentados en el asiento con los cinturones puestos y ajustados y deberá estar señalado en el vehículo con una flecha de color rojo
Artículo 17	Comunicación	El uso de intercomunicadores es obligatorio entre piloto o copiloto.
Artículo 18	Adicionales	Todos los vehículos deben integrar una sirena, como medida de seguridad, adicionalmente, llevar un botiquín de primeros auxilios equipado con: <ul style="list-style-type: none"> - 2 compresas de 4" (vendas) - Esparadrapo - 2 pares de guantes de látex - Líquido antiséptico - Alcohol - Agua oxigenada - 8 banditas - Mascarilla facial - Parches de ojos - Todo esto debe estar en un contenedor al alcance del piloto y copiloto. - Debe estar marcado con el número de vehículo. <p>Banderas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Debe llevar una bandera amarilla. - Una bandera blanca con rojo que significa que requiere asistencia médica - Deben estar marcadas con el número de vehículo. - Todos los vehículos deben tener un gancho de color amarillo en la parte delantera y posterior
Artículo 19	Seguridad	De acuerdo a lo estipulado en el Reglamento de Seguridad para Rally en vigencia.
Artículo 20	Accesibilidad	El cortafuego mantenga accesibilidad a los componentes electrónicos del vehículo para acceso del piloto y copiloto sin necesidad de utilización de herramientas, así como también para las verificaciones técnicas, no se puede sobreponer los siguientes componentes: computadora, caja de fusibles y batería.

REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORIA UTV R

Artículo	Enunciado	Descripción
Artículo 1	Definición	UTV Vehículos terrestres propulsados mecánicamente por un solo motor, con 4 ruedas, impulsados por sus propios medios.
Artículo 2	Motor	Motor a gasolina sobrealimentado (de producción) no superior 999 cc
Artículo 3	Obligaciones	<p>Los vehículos de la categoría UTV R se someten a las disposiciones definidas en los reglamentos, tanto en los aspectos deportivos, técnicos y de seguridad.</p> <p>Materiales. El uso de los presentes materiales está prohibido a menos que se corresponda exactamente con el material del vehículo de serie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aleación de Titanio - Aleación de Magnesio - Cerámica - Compuesto <p>El uso de material compuesto está autorizado para los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caja del Filtro de Aire - Conductos de Aire para enfriamiento (cabina maletero/radiadores/intercooler /frenos /accesorios) - Rejilla inferior del parabrisas - Asientos de competencia tipo butaca con homologación vigente - Soportes y fijaciones instaladas en el interior de la cabina (excepto soportes de butacas) - Apoya pies para el piloto y copiloto original - Consola y tablero original de serie - Protección de la carrocería (costado, piso, arco de rueda) - El tanque de combustible deberá permanecer en el sitio original de producción de acuerdo a la marca - Protección en la parte inferior de la carrocería - Carcasas y en carenados de faros adicionales - Soportes y fijaciones dentro del compartimiento de motor (excepto soportes de motor/soportes de transmisión) - Partes internas <p>Tanque de combustible</p> <ul style="list-style-type: none"> - Originales sin modificaciones (con fijaciones originales). - Se acepta el uso de protectores de tanque de combustible <p>Todas las partes y piezas deberán ser conforme se equipa el vehículo de fábrica, excepto las modificaciones estipuladas en el presente reglamento.</p>
Artículo 4	Chasis y estructura de seguridad	<p>El chasis debe o bien proceder de un chasis (o de un monocasco) de un vehículo con una producción superior a 1000 unidades por año.</p> <p>La estructura de seguridad, deberá observar lo determinado en el Reglamento Nacional de Seguridad para rally, según su aplicación.</p> <p>Parabrisas es opcional; de existir, debe estar hecho de vidrio laminado con independencia de su forma y superficie. Si el parabrisas está pegado, debe ser posible retirar las puertas delanteras o las ventanas de las puertas desde el interior de la cabina sin necesidad de utilizar herramientas</p> <p>Todas las partes de la carrocería deben estar terminadas sin partes improvisadas y sin aristas vivas.</p>

Artículo 5	Carrocería	<p>El vehículo debe tener un techo de aluminio de espesor mínimo de 3mm.</p> <p>La carrocería debe alcanzar o extenderse hacia atrás al menos hasta el nivel del borde superior de la llanta</p> <p>Todas las partes que tengan influencia aerodinámica y todas las partes de la carrocería se deben asegurar de forma rígida a la parte totalmente suspendida del vehículo (conjunto chasis /carrocería) no deben tener ningún grado de libertad, deben estar firmemente sujetadas. Y deben permanecer inmóviles en relación con esta parte cuando el coche está en movimiento.</p> <p>Espejos retrovisores:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El vehículo debe estar equipado con dos espejos retrovisores, uno a cada lado del coche, para proporcionar vistas eficientes en la parte trasera. - Cada espejo debe tener una superficie mínima de 90mm. - El conductor, sentado normalmente, pueda ver claramente a los vehículos que los siguen. <p>Con este fin, el conductor debe identificar letras o figuras de 15cm de alto y 10cm de ancho, que se muestran de forma aleatoria en los paneles colocados detrás del coche de acuerdo a las siguientes instrucciones:</p> <table border="1" data-bbox="987 635 1722 715"> <tr> <td>ALTURA</td> <td>Entre 40cm y 100cm desde el piso.</td> </tr> <tr> <td>ANCHO</td> <td>2mt. A cada lado de la línea central del vehículo.</td> </tr> <tr> <td>POSICION</td> <td>10mt. Detrás de la línea central del eje trasero del coche.</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> - Las cámaras de visión trasera están permitidas siempre que no se puedan mover. - Distancia entre ejes: la original de fábrica, de acuerdo a la marca y modelo. - Trocha delantera y trasera: la original de fábrica, de acuerdo a la marca y modelo (+/-) 50mm por lado. - Prohibidos espaciadores de aros. <p>Protecciones: La instalación de protecciones bajo la carrocería está autorizada en las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La distancia al suelo, es libre. - Deben ser removibles con utilización de herramientas. - Deben proteger las siguientes partes (motor, radiador, intercooler, caja de velocidades, diferencial central, diferencial trasero, ejes de transmisión (longitudinal y transversal, bastidores y piezas de suspensión, dirección, línea de escape). <p>Interiores:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La distancia entre el piso de la cabina y la parte inferior del asiento, puede variar, sin que esto afecte a la visión del piloto y copiloto, del entorno. - El eje de la pedalera, puede variar de su posición original. - Ninguna parte de la carrocería debe presentar bordes o puntas filosas. - Ninguna parte mecánica puede sobresalir en el interior de la cabina. - Las ventanas de inspección están autorizadas en el piso del habitáculo. - Cualquier equipamiento que pudiera implicar un riesgo debe ser protegido o aislado y no deberá estar situado en el habitáculo. - Un para llamas estanco y a prueba de fuego hecho de acero o aleación de aluminio (grosor mínimo 2mm) o en el material compuesto (grosor mínimo 5mm) es obligatorio detrás de los asientos y debe estar en contacto con el arco principal de la jaula de seguridad - Los coches deben tener aberturas laterales que permiten la salida del piloto y copiloto. - Las dimensiones de estas aberturas deben ser tales que sean posible encajar en ellas un rectángulo de al menos 500mm de ancho y 500mm de altura, medidas verticalmente y las esquinas pueden estar redondeadas con un radio máximo de 150mm. - El volante debe ser obligatorio con QUIKRELEASE. - Las ventanas deben tener mallas de protección. - El habitáculo debe estar diseñado para permitir salir a un ocupante del mismo desde su posición normal en el vehículo, dentro de los 7 segundos a través de la puerta de su lado y dentro de los 9 segundos a través de la puerta del otro lado. - A los efectos de las pruebas anteriores, el ocupante deberá usar todo su equipo normal, a cascos conectados, los cinturones de seguridad deberán estar ajustados, el volante deberá estar en la posición más desfavorable y las puertas deberán estar cerradas. 	ALTURA	Entre 40cm y 100cm desde el piso.	ANCHO	2mt. A cada lado de la línea central del vehículo.	POSICION	10mt. Detrás de la línea central del eje trasero del coche.
ALTURA	Entre 40cm y 100cm desde el piso.							
ANCHO	2mt. A cada lado de la línea central del vehículo.							
POSICION	10mt. Detrás de la línea central del eje trasero del coche.							

		<ul style="list-style-type: none"> - Es obligatorio el uso de guardalodos. - La parte inferior de los guardalodos debe estar a no más de 15cm del suelo cuando el vehículo se encuentra detenido, sin nadie a bordo y debe cubrir al menos el ancho de cada rueda. - Estos guardalodos son obligatorios también en la parte posterior de las ruedas traseras, y en la parte posterior de las ruedas delanteras debiendo cumplir todas las condiciones anteriores, estar hechos de caucho o plástico (espesor mínimo de 5mm). - Se puede instalar guardalodos hechos de material flexible, en la parte delantera del vehículo con el fin de evitar las salpicaduras adelante
Artículo 6	Peso mínimo	<p>El peso mínimo para los turboalimentados MAVERICK R será de 1130 Kg Este es el peso del coche sin combustible en cualquier momento durante la competición, con una rueda de repuesto.</p> <p>El líquido refrigerante del motor y el aceite de lubricación, así como el líquido de frenos deberán estar en sus niveles normales. Los otros tanques para líquidos consumibles deben ser drenados y los siguientes elementos deben ser retirados de coche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los ocupantes, sus equipos y el equipaje. - Las herramientas, gato portátil y repuestos. - Equipo de supervivencia. - Provisiones, etc. <p>El peso del coche se puede completar mediante la adición de uno o varios lastres siempre que sean bloques sólidos y unitarios, fijados por medio de herramientas, capaz de tener precintos fijados de ser colocados en el piso de habitáculo, visibles y sellados por los técnicos.</p>

Artículo 7	Motor	<p>El motor deberá ser original de serie.</p> <p>La cilindrada máxima se establece de acuerdo a lo homologado por el fabricante, solo motores de gasolina sobre alimentados.</p> <p>En caso de los motores sobre alimentados, se deberá usar el turbo cargador con el que se equipa de fábrica a cada marca y modelo de vehículo de producción, se permite actualizaciones comercializadas por el fabricante y que al momento de su instalación no se requiera adaptación alguna.</p> <p>El intercooler será el equipado de fábrica, de acuerdo a la marca y modelo, se permite actualizaciones comercializadas por el fabricante, y que al momento de su instalación no se requiera modificación y/o adaptación alguna.</p> <p>Sistema de escape.</p> <ul style="list-style-type: none"> - El diseño del sistema de escape, es libre, no deberá superar los 120 decibeles. - La salida final del sistema de escape, deben ser visibles desde el exterior y estar protegidas <p>Lubricación.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los radiadores, intercambiadores de aceite/ agua, líneas, termostato, bomba de aceite y filtro son libres. - El uso de un sistema de lubricación por Carter seco está autorizado. La cámara de aceite junto con las líneas no debe estar colocada en el habitáculo.
Artículo 8	Transmisión y embrague	<p>El sistema de transmisión debe ser activado y controlado solo por el piloto.</p> <p>Todas las piezas deben estar disponibles, al igual que sus repuestos, en la red comercial del fabricante. Solo se permite la transmisión de producción, de acuerdo a la marca y modelo como se comercializa el UTV.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caja tipo DCT - Los embragues y sus componentes deben ser los originales. - La carcasa de la caja de cambios debe ser estándar, excepto por el mecanizado de agujeros para suministrar el aceite solamente. - El mecanismo de cambio de velocidades debe ser manual, directamente conectado a una palanca de cambios, comandado solamente por varillas o cables. - se autoriza el uso de cajas con las que viene equipado el vehículo de serie (CAN AM MAVERICK R). - No se permite modificación en la relación de marcha. - El mecanismo del diferencial delantero y trasero debe ser el equipado por el fabricante. - No se puede modificar el tren motriz
Artículo 9	Suspensión	<p>General</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los brazos de suspensión son libres. - Se permite el uso de accesorios para el sistema de suspensión, sin comprometer los criterios enunciados en el presente artículo. - Las parrillas superiores, centro de mazas y los porta mazas deben provenir del vehículo estándar o de un catálogo de competición. - Las barras de dirección son libres. - La caja de dirección debe ser de producción de serie. - El principio de asistencia de la dirección deberá mantenerse estándar tanto como la posición del mecanismo. - Los puntos de anclaje deberán ser los originales.

		<p>Espirales y Amortiguadores: Se autoriza solo amortiguadores de producción, equipamiento en serie de cada modelo de vehículo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Solamente se autoriza 1 amortiguador por rueda. - Está prohibido el ajuste de los espirales y/o amortiguadores desde la cabina del piloto. - Solo debe ser posible cuando el vehículo no está en movimiento y solo mediante el uso de herramientas - El dispositivo de ajuste debe estar situado en el amortiguador o en su reservorio de gas. No se permite la manipulación desde el habitáculo. - Se prohíbe cualquier conexión entre los amortiguadores. Las únicas conexiones permitidas son los puntos de fijación del amortiguador que pasan a través del chasis, estos no deben tener otra función. <p>Barra Estabilizadora</p> <ul style="list-style-type: none"> - Solo se permite 1 barra estabilizadora por eje (delantero y posterior). - Está prohibido el ajuste de las barras estabilizadoras desde el habitáculo. - Las barras estabilizadoras deben ser exclusivamente mecánicas, sin la activación o desactivación posible. - Se prohíbe cualquier conexión entre las barras estabilizadoras delantera o trasera.
Artículo 10	Neumáticos y rines	<p>La fijación de la rueda por tuerca central está prohibida.</p> <p>Los vehículos turboalimentados deberán utilizar neumáticos de un máximo de 30 pulgadas.</p> <p>Los rines autorizados son de 15 pulgadas.</p> <p>OBLIGATORIO portar al menos un (1) neumático de emergencia o repuesto, durante la competencia.</p> <p>La cantidad permitida de neumáticos por competencia será de 10 neumáticos en total (excepto la Vuelta al Ecuador).</p>
Artículo 11	Sistema de frenado	<p>Se prohíbe el uso del sistema de frenado original, en marcas y modelos Racing es libre.</p> <p>Deberá ser activado y controlado por el piloto solamente.</p> <p>Incluya al menos 2 circuitos independientes operados por el mismo pedal (entre el pedal de freno y las pinzas, los 2 circuitos deben ser identificables por separado, sin ningún tipo de interconexión que no sea el dispositivo mecánico de balance de frenado)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las pinzas deben provenir de un catálogo de piezas de competición certificadas. - Los discos deben provenir de un catálogo de piezas de competición certificadas. - Las líneas de frenado deben provenir de un catálogo de piezas de competición certificadas. - Pastillas de freno libres, pero de competición <p>Sensores: Se prohíbe cualquier tipo de radares, sistema de medición de la velocidad del vehículo (excepto anillo de pulso en la caja de cambio), giroscopio, sensor de carga (excepto para el sensor de encendido del motor y /o corte de la inyección) o el indicador del delimitador.</p> <p>Se autoriza colocar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 sensor de temperatura de aceite de motor - 1 sensor de temperatura de agua/refrigerante - 1 sensor de temperatura en la transmisión y banda - 1 sensor de nivel de temperatura - 1 sensor de aceite
Artículo 12	Combustible	<p>SOLO SE PODRÁ COMPETIR CON GASOLINA DE USO COMERCIAL de un máximo de 92 octanos, de venta en las estaciones de servicio del país. Será sujeto a revisión en cualquier momento de la competencia, con pena de exclusión.</p> <p>Está PROHIBIDO EL USO DE cualquier ADITIVO O ELEVADORES DE OCTANAJE.</p>
Artículo 13	Electrónica	<p>La computadora deberá ser la original, la cual trae el vehículo; se podrá modificar la misma hasta el STAGE 3 o equivalente a un máximo de combustible de 92 octanos / se prohíbe una ECU diferente a la original del UTV R.</p>
Artículo 14	Luces	<p>Obligatorias las de equipo de fábrica. No existe límite con número de luces</p>
Artículo 15	Dirección	<p>Se permite adaptaciones a la dirección del vehículo.</p> <p>Columna de dirección: libre con la única condición de ser colapsable ante un impacto frontal.</p>

Artículo 16	Extintor	Sistema control (mínimo de 2kg) ABC con instalación de repartidores de cañería de cobre o aluminio hacia el interior del habitáculo. Tanque de combustible apuntando hacia sus ocupantes y motor debiendo activarse por el piloto o copiloto sentados en el asiento con los cinturones puestos y ajustados y deberá estar señalado en el vehículo con una flecha de color rojo
Artículo 17	Comunicación	El uso de intercomunicadores es obligatorio entre piloto o copiloto.
Artículo 18	Adicionales	Todos los vehículos deben integrar una sirena, como medida de seguridad, adicionalmente, llevar un botiquín de primeros auxilios equipado con: <ul style="list-style-type: none"> - 2 compresas de 4" (vendas) - Esparadrapo - 2 pares de guantes de látex - Líquido antiséptico - Alcohol - Agua oxigenada - 8 banditas - Mascarilla facial - Parches de ojos - Todo esto debe estar en un contenedor al alcance del piloto y copiloto. - Debe estar marcado con el número de vehículo. <p>Banderas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Debe llevar una bandera amarilla. - Una bandera blanca con rojo que significa que requiere asistencia médica - Deben estar marcadas con el número de vehículo. - Todos los vehículos deben tener un gancho de color amarillo en la parte delantera y posterior
Artículo 19	Seguridad	De acuerdo a lo estipulado en el Reglamento de Seguridad para Rally en vigencia.
Artículo 20	Accesibilidad	El cortafuego mantenga accesibilidad a los componentes electrónicos del vehículo para acceso del piloto y copiloto sin necesidad de utilización de herramientas, así como también para las verificaciones técnicas, no se puede sobreponer los siguientes componentes: computadora, caja de fusibles y batería.

REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA RC4 - HOMOLOGACIÓN FIA

Artículo	Enunciado	Descripción
Artículo 1	Autos denominación RALLY 4	Con ficha de homologación FIA.
Artículo 2	Vehículos admitidos	Autos clase tracción simple Autos con ficha de homologación y Anexos FIA GRUPO RC4 (RA4 ATMOSFERICOS SOBRE 1390 CC HASTA 2000CC Y TURBO SOBRE 927 CC HASTA 1333CC) <ul style="list-style-type: none"> • Peugeot Sport 208 RALLY 4 • Opel Corsa RALLY 4 • RENAULT CLIO RALLY 4
Artículo 3	Peso mínimo	1080 kg
Artículo 4	Motor	Homologación FIA Motores: <ul style="list-style-type: none"> • 1390 a 2000 cc naturalmente aspirado • 927 a 1333 cc turbo con restrictor de 30mm
Artículo 5	Transmisión – Caja de Cambios	Homologación FIA Transmisión delantera integral Caja de cambios secuencial
Artículo 6	Suspensión	Homologación FIA La barra estabilizadora serán las homologadas al igual que los espirales Nota: Los Códigos específicos registrarán para los vehículos Peugeot y Opel, para los vehículos Renault serán los que consten en la ficha de homologación del vehículo.
Artículo 7	Sistema de frenos	Homologación FIA
Artículo 8	Dirección	Homologación FIA
Artículo 9	Sistema eléctrico	Homologación FIA
Artículo 10	Combustible	Homologación FIA SOFTWARE HOMOLOGADO
Artículo 11	Tanque de Combustible	Homologación FIA
Artículo 12	Rines y neumáticos	Las llantas autorizadas para todas las competencias de Rally deben restringirse únicamente a la medida y compuesto que traen los distribuidores de las llantas ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT y HANKOOK. Para primes de asfalto las llantas son libres en su marca y compuesto no se puede usar llantas slicks; El RIN será: Para asfalto rin 17 Para tierra: rin 15 La cantidad permitida de neumáticos por competencia será de 10 neumáticos en total (excepto la Vuelta al Ecuador).
Artículo 13	Equipamiento de seguridad	Homologación FIA
Artículo 14	Carrocería y estructura de seguridad	Homologación FIA <ul style="list-style-type: none"> • Observar lo determinado en el Reglamento Nacional de Seguridad para rally en vigencia.
Artículo 15	Pastillas de freno	Las pastillas de freno homologadas para la copa serán: <ul style="list-style-type: none"> • Para asfalto: código 904644418B y Mintex 1F2121875A • Para tierra: código: 904642078B
Artículo 16	Autos grupo R2 homologados antes del 31/12/2018	Participan en conformidad con el Art 260 del Anexo J 2018. Reglamento Deportivo Rally FIA CODASUR.

REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA RC5 - HOMOLOGACIÓN FIA ANEXO J ARTICULO 260

Artículo	Enunciado	Descripción
Artículo 1	Autos denominación RALLY 5	Con ficha de homologación FIA.
Artículo 2	Vehículos admitidos	Autos clase tracción simple Art 260 ANEXO J Autos con ficha de homologación y Anexos FIA <ul style="list-style-type: none"> • Renault Clío RALLY 5 Trophy • Vehículos Rally 5 y R1
Artículo 3	Peso mínimo	Homologación FIA <ul style="list-style-type: none"> • Naturalmente aspirados y turbo hasta 1067 cc 1030 Kg • Turbo desde 1067 hasta 1333 cc 1080 Kg
Artículo 4	Motor	Homologación FIA Motores: <ul style="list-style-type: none"> • Hasta 1600 cc normalmente aspirados • Hasta 1333 cc turboalimentados sin restrictor
Artículo 5	Transmisión - Caja de Cambios y	Homologación FIA Transmisión Integral Caja de cambios secuencial
Artículo 6	Suspensión	Homologación FIA
Artículo 7	Sistema de frenos	Homologación FIA
Artículo 8	Dirección	Homologación FIA
Artículo 9	Sistema eléctrico	Homologación FIA Todos los pilotos tendrán que entregar el número de computadora para poder cargar el mismo software actualizado para todos los participantes. El Colegio de Comisarios podrá revisar las computadoras de cada participante antes y después de la competencia, extrayendo su respectivo datalog, con el fin de garantizar que estén dentro de los parámetros de fábrica
Artículo 10	Combustible	Homologación FIA
Artículo 11	Tanque de Combustible	Homologación FIA
Artículo 12	Rines y neumáticos	Homologación FIA, las llantas autorizadas para todas las competencias de Rally deben restringirse únicamente a la medida y compuesto que traen los distribuidores de las llantas ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT y HANKOOK. Para primés de asfalto las llantas son libres en su marca y compuesto no se puede usar llantas slicks. El RIN será: Para tierra: rin 15 Para asfalto rin 15 La cantidad permitida de neumáticos por competencia será de 10 neumáticos en total (excepto la Vuelta al Ecuador).
Artículo 13	Equipamiento de seguridad	Homologación FIA
Artículo 14	Carrocería y estructura de seguridad	Homologación FIA <ul style="list-style-type: none"> • Observar lo determinado en el Reglamento Nacional de Seguridad para rally en vigencia.

REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA CAMIONETAS

Artículo	Enunciado	Descripción
Artículo 1	Definición	Vehículos tipo camioneta con tracción 4x2 o 4x4, de venta comercial en el Ecuador.
Artículo 2	Homologación	Estos vehículos deben estar homologados por la SENA E como vehículos aprobados para su venta comercial en el país.
Artículo 3	Número de plazas	Las camionetas deben ser de cabina doble.
Artículo 4	Modificaciones y montajes autorizados u obligatorios	<p>Toda modificación no autorizada expresamente por el presente reglamento, está explícitamente prohibido.</p> <p>Los únicos trabajos que se podrán efectuar sobre el vehículo serán los necesarios para su mantenimiento normal, o la sustitución de piezas deterioradas por el uso o por accidente. Los límites de las modificaciones y montajes autorizados se especifican a continuación.</p> <p>Además de estas autorizaciones, toda pieza deteriorada podrá ser reemplazada por una pieza de origen idéntica a la pieza dañada. Los vehículos deberán ser estrictamente de serie e identificadas por los datos que figuran en la ficha técnica.</p>
Artículo 5	Peso mínimo	<p>El peso mínimo, será el peso que indique la ficha técnica de fábrica de cada camioneta participante. El participante deberá adjuntar a la hoja de inscripción, la ficha técnica.</p> <p>El peso del vehículo sin combustible, el que se deberá conservar en todo momento de la competición y con una rueda de repuesto. Los líquidos de refrigeración y el aceite de lubricación del motor, así como el líquido de frenos, deben estar en su nivel normal.</p> <p>Los siguientes elementos deben ser retirados del vehículo para el pesaje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tripulación - Su equipamiento y equipaje: Útiles, herramientas, gato de elevación, piezas de recambio, material de emergencia, equipamiento de navegación y comunicación, víveres, etc. - Los faros suplementarios que no figuren en la ficha de homologación.
Artículo 6	Motor	<p>Se permiten motores a Gasolina y Diesel, turboalimentados ó atmosféricos.</p> <p>El cilindraje máximo es de 4500cc., bajo el siguiente criterio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los motores a Gasolina Turbo alimentados se multiplica x 1.7 del cilindraje del motor. - Los motores a Diesel Turbo alimentados se multiplica x 1.4 del cilindraje del motor. <p>La presión del turbo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Motores a gasolina, no podrá ser superior a 15 psi., siendo la presión con la que se comercializa el vehículo. - Motores a diésel, no podrá ser superior a 20 psi., siendo la presión con la que se comercializa el vehículo.
Artículo 7	Encendido	Motores a gasolina, la marca y tipo de las bujías, limitador de revoluciones y cables de alta tensión son libres.
Artículo 8	Circuito de refrigeración	<p>El radiador que contiene el refrigerante es libre, así como el tipo de termostato, que puede retirarse. El emplazamiento y los puntos de anclaje de origen del radiador de serie deberán conservarse.</p> <p>Está permitido añadir uno o más ventilador eléctrico.</p> <p>El sistema de lubricación del motor, al sistema de lubricación de la transmisión y al sistema hidráulico de dirección asistida, es libre.</p>
Artículo 9	Carburadores	Libre
Artículo 10	Inyección	Libre
Artículo 11	Electrónica	La centralina de encendido electrónico, la central electrónica de la inyección, y la unidad del control del sistema de frenos son libres, está prohibido añadir interruptores entre los sensores.
Artículo 12	Filtro de aire	Libre
Artículo 13	Admisión	Se debe mantener el turbo original y el Intercooler original.
Artículo 14	Sistema de Escape	<p>Se prohíbe el uso de escapes libres</p> <p>En todos los vehículos el tubo de escape deberá salir por la parte posterior del vehículo.</p>

		Se deben instalar uno o más resonadores, con el fin que el ruido máximo sea inferior o igual a los 120 decibelios.
Artículo 15	Convertidor catalítico	Su remoción es opcional.
Artículo 16	Aire acondicionado	Es posible retirar el sistema de aire acondicionado de un vehículo homologado con dicho sistema, siempre que se respete el peso mínimo.
Artículo 17	Transmisión	<p>Embrague: Libre.</p> <p>Caja de cambios: De serie, no se permite ningún tipo de modificación.</p> <p>Diferenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los sistemas automáticos de bloqueo/desbloqueo de los diferenciales están autorizados. - La relación de cono y corona es libre.
Artículo 18	Suspensión	<p>Deben mantenerse los puntos de anclajes y bases originales.</p> <p>Pueden sustituirse o modificarse los paquetes, espirales, colgantes, barras de torción y amortiguadores.</p> <p>Eje rígido: Si se usa un eje rígido, las piezas originales pueden reforzarse, pero de un modo que aún pueda reconocerse la pieza original.</p>
Artículo 19	Aros y neumáticos	<p>Los aros deben ser mínimo 16 pulgadas de diámetro.</p> <p>Los neumáticos son de marca libre mientras sean de denominación AT, MT, RT y sean de venta comercial en el Ecuador. No se puede usar llantas slicks.</p> <p>La cantidad permitida de neumáticos por competencia será de 10 neumáticos en total (excepto en la Vuelta al Ecuador).</p>
Artículo 20	Sistema de frenado	El sistema de frenos y su marca son libres.
Artículo 21	Carrocería	<p>Exterior</p> <ul style="list-style-type: none"> - Debe mantener el diseño original. - El balde de la camioneta deberá mantener su forma y estructura exterior original de serie; el diseño interior puede modificarse. La compuerta, puede ser retirada. Se puede aumentar ganchos de seguridad o anclaje para implementos. - Se permite la eliminación de partes innecesarias fuera del monocasco mientras el vehículo cumpla el peso mínimo de la categoría. - Las puertas son consideradas parte del mono casco de cabina, deben ser las originales del vehículo. - Es obligatoria la instalación de guardabarros, detrás de cada una de las 4 ruedas. <p>Habitáculo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Todas las piezas innecesarias del sistema de cinturón de seguridad de origen pueden retirarse. - Se puede retirar todos los accesorios que no tengan ningún efecto sobre el comportamiento del vehículo, tales como los que afectan a la estética o a la comodidad interior (iluminación, calefacción, etc.), con la condición expresa de que no afecten, ni siquiera de manera secundaria, al rendimiento mecánico del motor, la dirección, la robustez, la transmisión, el frenado o la estabilidad. - Los mandos deberán ser los previstos por el constructor, incluida su función original, pero podrán adaptarse para hacerlos más utilizables o más accesibles: por ejemplo, añadir una extensión en la palanca del freno de mano, o una placa adicional en el pedal de freno, etc. - Se podrán instalar libremente instrumentos de medición, contadores, etc., adicionales siempre que su montaje no presente ninguna característica peligrosa. - El mecanismo de la palanca del freno de mano puede adaptarse con el fin de obtener un desbloqueo instantáneo. - Se permite añadir compartimentos suplementarios a la guantera, así como bolsillos adicionales a las puertas. - El volante de dirección es libre. - Los paneles de las puertas pueden hacerse de chapa metálica de 0,5 mm de espesor mínimo, de fibra de carbono de al menos 1 mm de espesor o de otro material sólido y no inflamable de 2 mm de espesor como mínimo.
Artículo 22	Sistema eléctrico	<p>Batería</p> <ul style="list-style-type: none"> - Debe mantenerse en la ubicación original de serie. - La marca y capacidad son libres. - Los cables son libres.

		<p>Alternador</p> <ul style="list-style-type: none"> - Debe mantenerse el sistema original sin modificaciones. <p>Sistema de iluminación</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se autorizan faros suplementarios incluidos sus relés correspondientes, a condición de no sobrepasar un total de ocho faros (no incluidos los pilotos de posición) y de que esto sea aceptado por las leyes del país.
Artículo 23	Circuito de COMBUSTIBLE	<p>Es obligatorio mantener el sistema de combustible original, con sus disposiciones originales de ubicación y se recomienda un protector de tanque. Es obligatorio mantener es sistema de combustible original como se comercializa en todas sus partes, ubicaciones y anclajes.</p> <p>Es obligatorio el uso de combustibles de surtidor de venta en el Ecuador, adicional se pueden usar aditivos de venta pública.</p>
Artículo 24	Gato de elevación	<p>El gato es libre, y los puntos de levantamiento pueden cambiarse por otros, que no tengan otra función ni alteren el performance de lacamioneta, en ningún sentido.</p>
Artículo 25	Dirección	<p>Se permite adaptaciones a la dirección del vehículo.</p> <p>Columna de dirección: libre con la única condición de ser colapsable ante un impacto frontal.</p>
Artículo 26	Seguridad del vehículo	<p>De acuerdo a todo lo estipulado en el Reglamento de Seguridad para Rally en vigencia.</p>

TODO LO QUE NO ESTÉ EXPRESAMENTE AUTORIZADO EN EL PRESENTE REGLAMENTO SE ECUENTRA TERMINANTEMENTE PROHIBIDO LO QUE APLICA PARA TODAS LAS CATEGORIAS QUE CONSTAN EN ESTE REGLAMENTO.

En el caso de que los participantes (en un 75%) de cualquiera de las categorías establecidas en este Reglamento, lleguen a un acuerdo con cualquiera de los cuatro proveedores de llantas autorizados por la FEDAK para participar con una sola marca de llanta, medida y compuesto sea para tierra o asfalto, el acuerdo debe ser previamente aprobado por la FEDAK, y se notificará a través del Anexo respectivo para que sea parte constitutiva del presente Reglamento, reservándose la FEDAK el derecho a disminuir, aumentar o modificar las marcas de llantas autorizadas.

NOTA: Solo la FEDAK podrá modificar el presente reglamento, y, de hacerlo, se notificará a través de anexos los mismos que serán publicados en la página web y redes sociales de la FEDAK y serán parte constitutiva del presente Reglamento.

COMISIÓN NACIONAL DE RALLY

REGLAMENTO NACIONAL DE SEGURIDAD PARA RALLIES 2026 - 2028

Artículo 1. APLICACIÓN

El presente Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies fundamentado en normas internacionales FIA, es aplicado para las competencias de rally, autorizadas por la FEDAK en el territorio ecuatoriano y, es de cumplimiento obligatorio por parte de los pilotos, copilotos, clubes o asociaciones y promotores privados responsables del desarrollo de los eventos.

Artículo 2. EQUIPO DE SEGURIDAD PARA LA TRIPULACIÓN Y EQUIPO

En las competencias de rally autorizadas por la FEDAK, es obligatorio para todos los pilotos y copilotos, observar el cumplimiento de lo determinado en el presente reglamento y, como norma supletoria *Chapter III "Drivers' Equipment" of Appendix L to the International Sporting Code FIA*

2.1 Ropa o indumentaria de competencia

En las competencias de rally autorizadas por la FEDAK, es obligatorio para todos los pilotos y copilotos el uso de:

- 2.1.1 Overol o mono homologado FIA, o Certificación SFI, tanto la tela como los hilos ignífugos
- 2.1.2 Ropa interior (buzo y pantalones) homologado FIA o con Certificación SFI
- 2.1.3 Balaclava homologado FIA o con Certificación SFI
- 2.1.4 Zapatos o botas homologado FIA o con Certificación SFI
- 2.1.5 Calcetines homologado FIA o con Certificación SFI
- 2.1.6 Guantes (opcional para copilotos) homologado FIA o con Certificación SFI

- Toda prenda de homologación FIA 8856-2000 CADUCARÁ A 31/12/2028. (resultado prueba TPP Nivel 19 de 10 Seg.)
- Toda prenda de homologación FIA 8856-2018 CADUCARÁ A LOS 10 AÑOS DE SU FECHA DE FABRICACIÓN.

El material de los bordados y el hilo utilizado para su sujeción deben de ser a prueba de fuego.

2.2 Cascos y protector cervical

- Casco para piloto y copiloto homologados FIA o Snell, con clips de anclaje para el sistema de protección cervical, con el nombre y tipo de sangre.
- Uso obligatorio del sistema de protección cervical FHR Systems para piloto y copiloto, conforme norma FIA.

2.3 Ropa para mecánicos y personal de apoyo / abasto

Los mecánicos y persona de apoyo / abastos, especialmente el personal involucrado en las operaciones de reabastecimiento de combustible debe usar ropa que brinde una protección adecuada contra incendios e incluya al menos: pantalones largos, top de manga larga, zapatos cerrados, guantes y balaclava. Norma estándar FIA

Artículo 3. ESTRUCTURA Y EQUIPOS DE SEGURIDAD PARA LOS AUTOS

Un auto de las categorías determinadas en el Reglamento Nacional Deportivo de Rally vigente, cuya construcción se considere peligrosa, puede ser excluido por los Comisarios Deportivos FEDAK.

3.1 Estructuras de seguridad para los autos

En el marco del Reglamento Nacional Deportivo de Rally vigente:

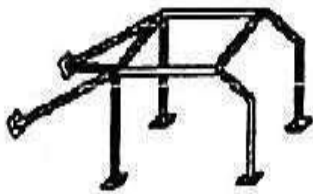
- Autos con homologación FIA, deben cumplir lo dispuesto en la normativa internacional FIA.
- Autos con Reglamento Técnico de Rally vigente, deben cumplir con las siguientes normas básicas:

3.2. Diseño y prescripciones

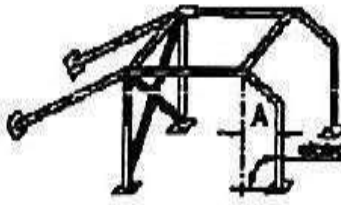
La construcción básica de cualquier jaula de seguridad, tendrá que obedecer el requisito del dibujo 253-3 y a los siguientes requisitos mínimos de diseño:

- El montaje de dos caños diagonales en el arco principal es obligatorio (ver dibujo 253-4).
- La conexión entre dos caños debe reforzarse por una escuadra (ver dibujo 253-16).
- La parte superior del arco debe tener dos caños diagonales (ver dibujo 253-9).
- Uno o más caños longitudinales deben colocarse a cada lateral del auto (ver dibujos 253-8, 253,12y 253 17)

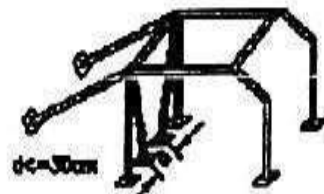
- Si la dimensión "A" (ver dibujo 253-4) es mayor que 200 mm. un caño de refuerzo según dibujo 253-17B debe añadirse a cada lateral del arco delantero entre la esquina superior del parabrisas y la base de ese arco.
- El ángulo "alfa" (a) (ver dibujo 253-4) no debe ser mayor a 90°



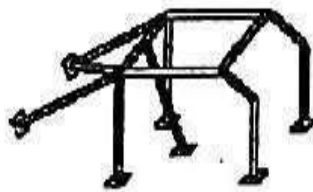
Dessin / Drawing N° 253-3



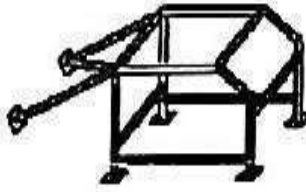
Dessin / Drawing N° 253-4



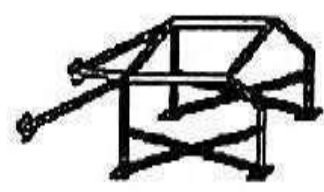
Dessin / Drawing N° 253-5



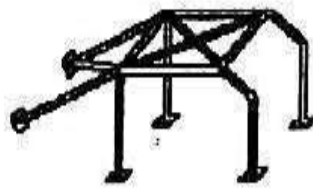
Dessin / Drawing N° 253-6



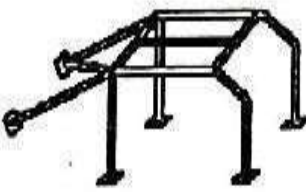
Dessin / Drawing N° 253-7



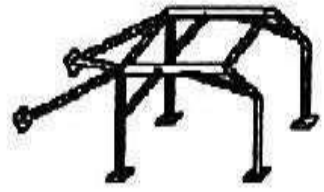
Dessin / Drawing N° 253-8



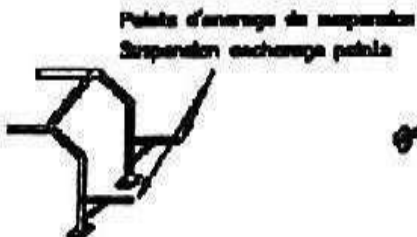
Dessin / Drawing N° 253-9



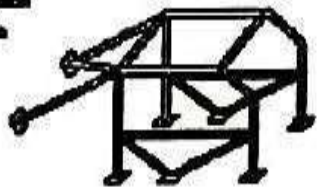
Dessin / Drawing N° 253-9A



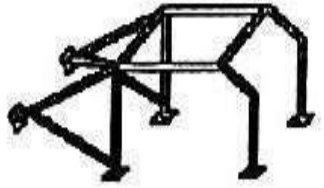
Dessin / Drawing N° 253-10



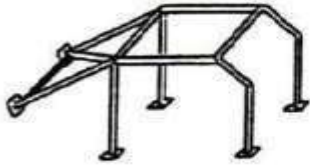
Dessin / Drawing N° 253-11



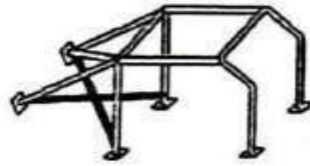
Dessin / Drawing N° 253-12



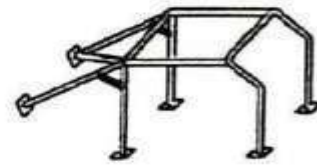
Dessin / Drawing N° 253-13



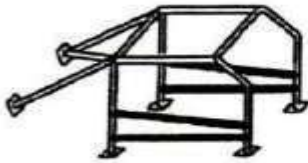
Dessin / Drawing N°253-14



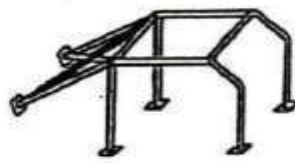
Dessin / Drawing N°253-15



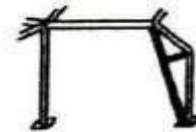
Dessin / Drawing N°253-16



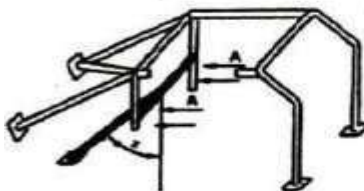
Dessin / Drawing N°253-17



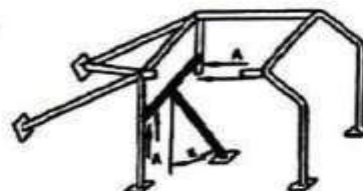
Dessin / Drawing N°253-17A



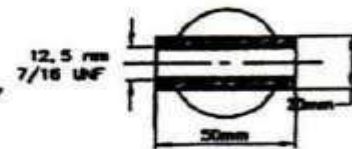
Dessin / Drawing N°253-17B



Ⓐ Trous de montage pour harnais
Mounting holes for harnesses



Ⓑ Angle minimum 30°
Minimum angle 30°



Agrandissement de A
Magnification of A

Dessin / Drawing N°253-17C

Barra antivuelco principal, frontal y lateral:

- Estos marcos o arcos deben estar contruidos de una sola pieza.

Indicaciones para soldaduras:

- Toda soldadura debe ser de penetración total (preferiblemente de arco protegido por gas)
- Debe estar llevada a cabo a lo largo del perímetro total del tubo.

Placa de refuerzo:

- Placa de metal fijada a la carrocería o a la estructura del chasis debajo de un pie de montaje de la barra antivuelco para distribuir la carga en la estructura.

Pie de montaje:

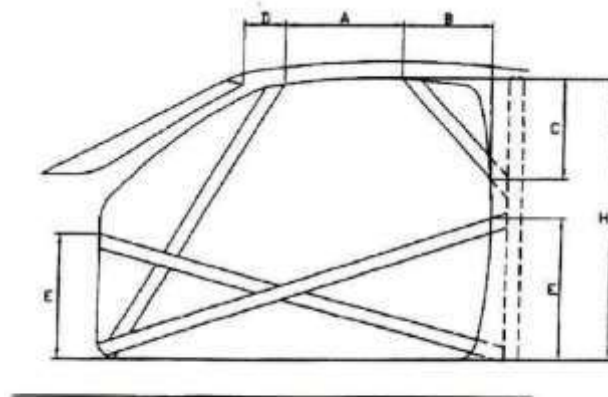
- Placa soldada al tubo de una barra antivuelco, para permitir que se la suelde a la carrocería o a la estructura del chasis, generalmente sobre una placa de refuerzo.

3.2.1. Estructura de seguridad en puerta delantera (lado del piloto y copiloto):

La estructura de seguridad colocada en la apertura de las puertas, deberá ajustarse a las siguientes medidas, (ver gráfico 253-17D):

- La dimensión A deberá tener 300mm como mínimo.
- La dimensión B deberá tener 250mm como máximo.
- La dimensión C deberá tener 300mm como máximo.
- La dimensión D (medida desde el ángulo superior del parabrisas, sin el sello) deberá tener 100mm como máximo.

- La Dimensión E no deberá ser mayor que la mitad de la altura de la apertura de la puerta (H)



Dibujo N° 253-17D

3.2.2. Especificaciones de los tubos utilizados:

Material	Resistencia mínima a la tracción	Dimensiones (mm)	Utilización
Acero al carbono sin costuras estirado en frío que contenga como máximo un 0,3% de carbono	350 N/mm ²	45 x 2.5 mm o 50 x 2.0 mm	Barra antivuelco principal.(graf.253-39) Barra antivuelco lateral y su conexión (253-40) según su construcción.
Acero al carbono sin costuras estirado en frío que contenga como máximo un 0,3% de carbono	350 N/mm ²	38 x 2.5 mm o 40 x 2.0 mm	Otras partes de la estructura de seguridad

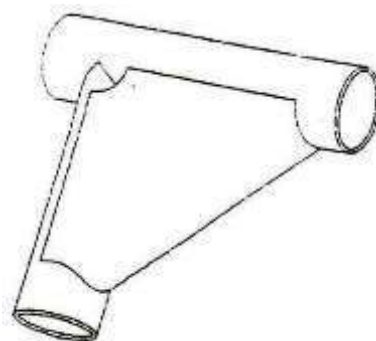
En el caso de acero sin aleaciones, el contenido máximo de aditivos será del 1% de manganeso y del 0,5% de otros elementos.

Al seleccionar el acero, debe prestarse atención a que presente buenas propiedades de elongación y una adecuada capacidad de soldadura.

Los tubos deben doblarse por medio de un proceso de trabajo en frío y el radio de la línea central de flexión debe ser por lo menos 3 veces el diámetro del tubo.

Si los tubos se vuelven ovales mientras se los dobla, la proporción entre diámetro menor y mayor debe ser de 0,9 o más.

De acuerdo a norma FIA, se recomienda que la unión entre 2 tubos sea reforzada por una escuadra (ver dibujo 253-16A).



Dibujo N°253-16A

3.3. Butacas / Asientos y Fijaciones

Es obligatorio el uso de butacas/asientos homologados FIA o Certificados SFI.

Todas las butacas / asientos deben llevar una etiqueta de certificación donde se exhiba el número de homologación y fecha de fabricación y de caducidad, de dicha butaca.

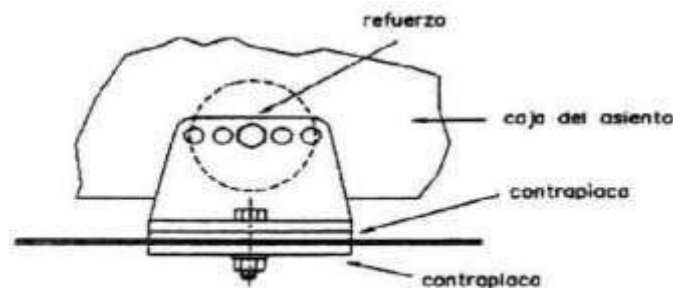
La posición lateral deberá ser lo más cerca posible al eje longitudinal del vehículo, pero a la altura del punto "H" la butaca deberá estar situada enteramente del lado del volante, ver gráfico N° VI. Las butacas deben ser fijas y no pueden estar ancladas a rieles.



Gráfico N° VI (262 - 6)

Las fijaciones sobre la carrocería-chasis, deben tener por lo menos 4 puntos de montaje por asiento, utilizando tornillos de 8mm de diámetro como mínimo, con contra placas de acuerdo al gráfico N° 253-52.

Las superficies mínimas de contacto entre soporte, carrocería-chasis y contra placa son de 40cm² para cada punto de fijación.



Dibujo N° 253-52

La fijación entre el asiento y los soportes debe estar compuesta por cuatro puntos, 2 delanteros, y 2 sobre parte trasera del asiento, utilizando tornillos de un diámetro mínimo de 8mm y refuerzos integrados a los asientos.

Cada punto de montaje debe poder resistir una carga de 18000N, cualquiera fuese la dirección.

El espesor mínimo de los soportes y de las contra placas es de 3mm para el acero y de 5mm para los materiales de aleación liviana.

3.4. Arnés de seguridad (Cinturones de Seguridad)

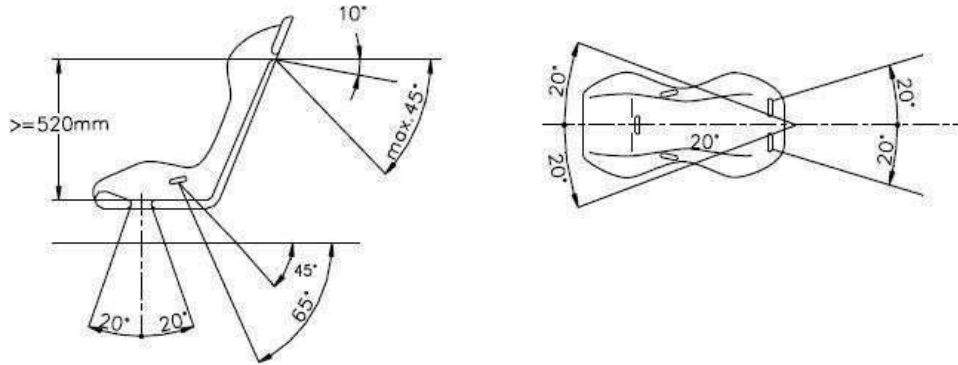
Es obligatorio, para el piloto el uso de arneses de seguridad con homologación FIA de cinco puntos de anclajes, con hebilla de apertura rápida giratoria.

Deberán hallarse adecuadamente anclados al casco del vehículo o a la jaula de seguridad. Todos los comandos del

vehículo deberán estar al alcance del piloto cuando se encuentre con los arneses colocados.

Se recomienda que los cinturones deben ser reemplazados luego de toda colisión severa, también deberán ser reemplazados si los mismos se encuentran deteriorados o si las partes metálicas están deformadas u oxidadas.

Los arneses de seguridad, deben ser montados de forma tal como muestra el Dibujo 253-61:



253-61

Se recomienda la utilización de cintas de un ancho mínimo de 76mm. (3")

El obligatorio el uso de arneses de seguridad para uso con el sistema de protector cervical (HANS).

Los cinturones sub abdominales y de entre piernas no deberán pasar por debajo de los costados del asiento, sino a través de este, con el objeto de rodear y proteger la región pelviana sobre la mayor superficie posible.

3.5. Sistema de extinción de incendio

Se deberá utilizar un sistema de extinción manual, o automático.

3.5.1. Sistema de extinción manual

Cada botellón extintor deberá estar montado de tal manera que sea capaz de resistir una aceleración de 25G en cualquier dirección. Sólo serán aceptadas fijaciones metálicas de apertura rápida.

Los extinguidores deberán estar colocados de tal manera que el piloto pueda acceder fácilmente a ellos con sus arneses colocados.

3.5.2. Sistema de extinción automático

Deberá contar con dos bocas de descarga, uno con dirección al motor y el otro al habitáculo. Cada botellón extintor deberá estar montado de tal manera que sea capaz de resistir una aceleración de 25G en cualquier dirección.

Los dos sistemas deberán ponerse en marcha simultáneamente. Se autoriza todo medio de puesta en marcha, no obstante, para un sistema de puesta en marcha que no sea exclusivamente mecánico, debe preverse una fuente de energía que no provenga de la fuente principal. El piloto sentado normalmente en su lugar, con sus cinturones colocado debe ser capaz de poner en marcha el sistema manualmente, una persona ubicada en el exterior, debe alcanzar dicho sistema de accionamiento.

El dispositivo de puesta en marcha del exterior debe estar ubicado debajo del parabrisas, del lado del piloto, cerca del corta corriente o combinado con este y debe estar indicado con una letra "E" roja en un círculo blanco con borde rojo de por lo menos 100mm de diámetro.

La puesta en marcha automática por sondas de temperatura, es recomendada Las bocas del sistema deben estar orientadas de tal manera de que no apunten "directamente" al piloto.

3.5.3. Agentes extintores permitidos

Los agentes extintores permitidos son: AFFF, FX G-TEC, Viro 3 polvo o cualquier otro agente extintor homologado por la FIA.

3.5.4. Cantidad mínima del agente extintor

En el siguiente cuadro se indica el producto extintor y la cantidad mínima requerida.

AGENTE EXTINTOR	CANTIDAD MINIMA
AFFF	2.4 LITROS
FX G-TEC	2.0 KG
VIRO 3	2.0 KG
POLVO	2.0 KG
FM 100 (CHF2BR)	4.0 KG
ZERO 2000	4.0 KG

3.6. Tanque de combustible

Se recomienda tanques HOMOLOGADOS que cumplan con las especificaciones FIA FT3-1999, F73.5- 1999 o FT5-1999.

Los tanques de combustible deberán estar ubicados dentro de un contenedor metálico que rodee y cubra el tanque en todos sus lados según lo indicado por cada fabricante.

Se deberá montar protección hermética e ignífuga. Deberá contar con una efectiva descarga a tierra.

3.7. Argollas de remolque

Se recomienda cuatro (4) bujes roscados deberán ser colocados en 4 puntos de la carrocería para que los rescatistas fijen allí los dispositivos de remolque.

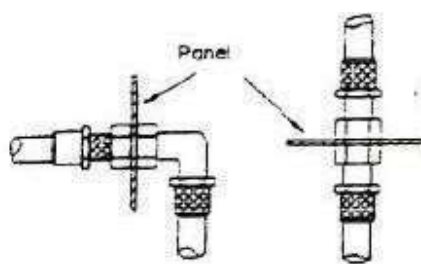
Se recomienda dos (2) de ellos deberán ser colocados en la zona de la base del parabrisas unido a los nudos más próximos de la jaula y los otros 2 en el techo unidos a los nudos superiores del arco principal trasero de la jaula.

3.8. Interruptor general del circuito eléctrico

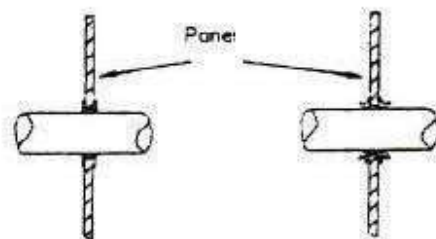
El interruptor general del circuito debe cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador, luces, encendido, controles eléctricos, etc.) y también debe detener el motor. Debe ser un modelo a prueba de incendio y deberá poder ser activado desde dentro y fuera del automóvil. El interruptor interior, debe estar ubicado en el centro del panel de instrumentos, frente al conductor o en el piso del auto al costado de la butaca del lado central, y afuera, el comando del interruptor del circuito estará obligatoriamente ubicado en la parte inferior del montaje del parabrisas, del lado del conductor y estará marcado por una chispa roja adentro de un triángulo azul con bordes blancos, cuya base tendrá por lo menos 120mm.

3.9. Depósitos y conductos

Los depósitos que contengan agua de refrigeración, aceites lubricantes, líquidos hidráulicos y combustibles deben alojarse fuera del habitáculo. Los conductos que contengan los fluidos antes mencionados podrán pasar por dentro del habitáculo sin presentar conexiones internas, exceptuando el tabique delantero y trasero, según grafico N° 253-1 y 253-2.



Dibujo N° 253-1



Dibujo N° 253-2

3.10. Sistema desempañador

Se recomienda el uso de desempañador de parabrisas. El mismo puede estar incorporado al parabrisas.

3.11. Limpia y lava parabrisas

El limpiaparabrisas es libre, pero debe estar en condiciones de funcionamiento. La capacidad del tanque del rociador puede cambiarse como también su posición.

3.12. Parabrisas

Se recomienda que el parabrisas original sea reemplazado por uno de vidrio laminado, manteniendo la forma y los elementos originales de fijación a la carrocería.

3.13. Espejos retrovisores

Los retrovisores exteriores serán libres, pero deberán tener montados dos, uno a cada lado del auto con una superficie reflectiva mínima de 9000mm² cada uno, el material reflectante podrá ser reemplazado por otro con las mismas cualidades de reflexión y cuyo material base sea el plástico. En todo momento, estos deberán estar en la posición de máxima apertura.

3.14. Sistema de iluminación

Todos los dispositivos de Iluminación y señalización deberán ser los originales, debiendo estar las luces de freno en condiciones de funcionamiento.

Las luces de giro traseras deberán ser conectadas fijas como luces de lluvia por el piloto cuando sean requeridas. La marca de los artefactos de Iluminación es libre. Los vidrios de los faros delanteros podrán reemplazarse por otro de material plástico y transparente de igual forma que el original. De optar por mantener los faros de vidrio, los mismos deberán estar cubiertos por un film transparente

3.15. Extractor rápido de volante

Se recomienda que el volante debe estar equipado con un mecanismo de liberación rápida, este método de liberación debe accionarse tirando de un disco concéntrico instalado en la columna de dirección detrás del volante.

3.16. Palanca de cambio rebatible

En caso de estar la palanca de cambios montada sobre el piso del vehículo, esta deberá tener un sistema que permita rebatir dicha palanca sin la necesidad de utilizar ninguna herramienta.

3.17. Sujeción de capot y compuerta posterior

Se deberá eliminar el sistema original de apertura y cierre de capote y compuerta posterior, en su reemplazo se colocará un sistema tipo pasador, cantidad mínima, 2 en el capote y 2 en la puerta trasera.

3.18. Requerimientos adicionales

- Volante homologado para competencias de automovilismo.
- Eliminado el seguro del volante.
- Botiquín de primeros auxilios, equipado y con vigencia.
- Una cuchilla para romper los elementos de seguridad anclados
- Triángulos de seguridad
- Batería en su ubicación original cuando el tanque de combustible se ubique dentro del habitáculo, o cuando el tanque de combustible mantenga su posición original, se podrá colocar la batería dentro del habitáculo y que esta no esté expuesta (batería cubierta).
- Guarda barro cuatro. (se los puede eliminar únicamente en competencias 100% de asfalto).
- Vidrios originales. Se prohíbe la sustitución de los vidrios del vehículo por micas, excepto los autos con homologación internacional FIA y categorías autorizadas.
- Se deberá eliminar el sistema original de apertura y cierre de capote y compuerta posterior, en su reemplazo se colocará un sistema tipo pasador, cantidad mínima, 2 en el capote y 2 en la puerta trasera.

Artículo 4. SEGURIDAD PARA RALLIES

4.1 El club organizador y ejecutante del evento, será el responsable de dar fiel cumplimiento al Plan de Seguridades establecido para la competencia.

El Colegio de Comisarios, realizará una inspección de las seguridades del Rally, antes de la competencia.

4.2 Plan de Seguridad para rallies

El Plan de Seguridad para rallies debe estipular los siguientes acápite:

- 4.2.1 Papeles y responsabilidades de los oficiales/comisarios
- 4.2.2 Vehículos de seguridad y sus responsabilidades
- 4.2.3 Dossier de Seguridad
- 4.2.4 Selección de tramos cronometrados
- 4.2.5 Seguridad del público
- 4.2.6 Helicópteros y Drones
- 4.2.7 Gestión de incidentes

El Director de Carrera del club o asociación responsable del desarrollo de la competencia de rally, elaborará el Plan de Seguridad para rallies, fundamentado en las Directrices de Seguridad para rallies de la FIA, según su

aplicación.

El Colegio de Comisarios, tendrá toda la autoridad para exigir introducir elementos al Plan de Seguridad, tomando como referencia las Directrices de Seguridad para rallies de la FIA, cuyo objetivo es precautelar la seguridad de la tripulación y público, lo cual será de acatamiento obligatorio por parte del Director de Carrera del club o asociación responsable del desarrollo de la competencia de rally.

La FEDAK podrá designar un delegado de seguridad, quien tendrá todo el poder para exigir introducir elementos al Plan de Seguridad, tomando como referencia las Directrices de Seguridad para rallies de la FIA, con el propósito de precautelar la seguridad de la tripulación y público.

Artículo 5. del APÉNDICE H

5.1 GENERALIDADES

5.2 PLAN DE SEGURIDAD Y OBLIGACIONES ADMINISTRATIVAS

5.3 SISTEMA DE COMUNICACIÓN

5.4 DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS DE LA ASISTENCIA MÉDICA Y DE RESCATE

5.5 SEGURIDAD DEL PÚBLICO

5.6 SEGURIDAD DE LAS TRIPULACIONES EN COMPETENCIA

5.7 INFORME DE LOS ACCIDENTES

5.1 GENERALIDADES

Las siguientes recomendaciones deberán respetarse:

Cada organizador puede introducir elementos adicionales con vistas a mejorar la seguridad del público y de las tripulaciones.

El director de carrera será responsable de aplicar estas recomendaciones.

5.2 PLAN DE SEGURIDAD Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

5.2.1 Deberá diseñarse un plan de seguridad que incluirá:

- Localización de la oficina principal del rally (Control del Rally);
- Nombres de las personas a cargo:
 - ✓ Director de carrera,
 - ✓ Adjuntos al director de la carrera.
 - ✓ Oficial médico jefe
 - ✓ Oficial de seguridad jefe,
 - ✓ Oficiales de seguridad en cada prueba especial.
- Las direcciones y números de teléfono de los servicios de seguridad:
 - ✓ Policía
 - ✓ Hospitales
 - ✓ Asistencia médica de emergencia
 - ✓ Asistencia en caso de incendios
 - ✓ Asistencia por desperfectos técnicos de los autos
 - ✓ Cruz Roja (o equivalente)
 - ✓ El itinerario completo con las secciones de ruta al detalle
- El plan de seguridad para cada prueba especial, el cual deberá contener todos los oficiales clave, asistencia de emergencia para todo el tramo, números de teléfonos, etc., más un mapa detallado del tramo cronometrado.
- Los organizadores y el director de carrera deberán prever una ruta alternativa para cada tramo cronometrado, para utilizar en caso de cancelación según lo mencionado anteriormente.

5.2.2 El plan de seguridad específicamente trata temas de cada una de las siguientes áreas:

- Seguridad al público
- Seguridad a las tripulaciones en competencia
- Seguridad a los oficiales del evento que incluye:
 - Información sobre dónde están estacionados los servicios de rescate,
 - Instrucciones para la intervención
 - Rutas de evacuación
 - Los hospitales que hay sido contactados y que serían utilizados en caso de emergencia

5.2.3 En todos los casos, se deberá contactar a las autoridades locales, o si no es posible, con una organización privada, para diseñar un plan de rescate a ser implementado en caso de accidente mayor o incidentes que no entren dentro del espectro del servicio médico en el sitio.

Los hospitales seleccionados deberán ser contactados por escrito, por lo menos de 15 días antes del rally, solicitando que se instalen servicios de emergencia a disposición.

5.2.4 Responsable de seguridad

Un oficial de seguridad jefe será designado en el reglamento particular del rally. Deberá pertenecer al comité organizador y tendrá participación en el diseño del plan de emergencia. Durante el rally estará en comunicación permanente con el control del rally, el oficial médico jefe y la largada de cada prueba especial (por teléfono o radio). Será responsable de la implementación y cumplimiento del plan de seguridad.

5.2.5 Jefe de Seguridad de cada TC

Oficial de seguridad para el tramo cronometrado. Cada uno de ellos tendrá un oficial de seguridad que asistirá al responsable de Seguridad. El oficial de seguridad para cada tramo asegura que el tramo cronometrado está inspeccionado y certificado de conformidad con el plan de seguridad, anterior al pasaje del auto 0.

5.2.6 Comisarios Deportivos de la organización

Los organizadores se deberán asegurar que, al realizar sus funciones, no se les pida a los oficiales que corran peligro. Es responsabilidad del organizador asegurarse de que los oficiales estén entrenados adecuadamente a este respecto. El personal deberá lucir chalecos de identificación. Los colores recomendados son:

- Jefe de oficiales de seguridad: Anaranjados
- Oficial de seguridad: Anaranjados con raya blanca y texto
- Medios: Verde
- Responsable del tramo: Rojo con texto
- Médico: Blanco
- Radio: Amarillo con marca azul
- Inspector: Negro

5.2.7 Oficiales y jefes

Los organizadores deben asegurarse de que, en el desempeño de sus funciones, los funcionarios no están obligados a ponerse en peligro. Es responsabilidad del organizador asegurarse de que los funcionarios estén adecuadamente capacitados en este sentido. El personal debe usar chalecos de identificación. Los colores recomendados son:

- Jefes de seguridad: Naranja
- Oficial de seguridad: Naranja con rayas blancas y texto
- Jefe de publicación: Azul con franja blanca y texto
- Prensa: Verde
- Médico: Blanco
- Radio: Amarillo con marca azul
- Técnicos: Negro



5.3. SISTEMA DE COMUNICACIÓN

5.3.1. Establecer una malla comunicacional sólida, que permita mantener conectada de forma continua a las Autoridades de la Competencia con todo el equipo de apoyo.

5.3.2. Seleccionar tramos de competencia que garanticen condiciones mínimas de cobertura y conectividad para la correcta operación logística.

5.3.3. Tecnologías sugeridas para implementación inmediata o progresiva:

- Atenas Starlink.
- Redes radiales

- Dispositivos GPS tipo Stella en los autos de competencia, para monitoreo en tiempo real.

5.3.4. Establecer un Centro de Control de Carrera (Control Race), que centralice toda la información operativa, permita toma de decisiones en tiempo real y asegure un flujo eficiente de comunicaciones

5.4. DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS DE LA ASISTENCIA MÉDICA Y DE RESCATE

5.4.1 Generalidades

Los servicios de rescate proporcionados deberán cumplir con las estipulaciones contenidas en este capítulo. Deberán además cumplir con los requisitos legales vigentes para cada ciudad, cantón o sitio en cuestión. Estas prescripciones se aplican a todos los eventos internacionales.

5.4.2 Personal en el Control del Rally / El Jefe Médico o su asistente:

Ambos deberán estar aprobados por las autoridades competentes y serán puestos bajo la autoridad del director de carrera. Sus nombres deberán figurar en el Programa Oficial.

El Director Médico es responsable de la contratación, implementación, operación y funcionamiento de los servicios de rescate y tiene autoridad sobre todos los servicios médicos en la organización, incluidos los equipos de rescate en lo

que respecta a su contratación, capacitación y despliegue regular, y sobre todas las operaciones de rescate, incluidas evacuaciones. En consecuencia, todo el personal médico y paramédico, incluyendo aquellos reclutados directa o indirectamente por la organización, son responsables de sus decisiones.

Los organizadores están obligados a proporcionarle todos los medios materiales y administrativos necesarios para el desempeño de sus funciones. Un oficial médico adjunto puede ser designado para ayudarlo y ser delegado para asumir ciertos deberes, o reemplazarlo en caso de fuerza mayor.

Salvo en circunstancias excepcionales, durante el transcurso del evento, el oficial médico jefe permanecerá en el control del rally para facilitar el diálogo y la colaboración con el director de carrera en caso de accidente. Puede ser reemplazado en forma temporal por su asistente. En todos los casos, deberá ser posible ponerse en contacto con él.

Antes del evento:

- El Jefe Médico es responsable de la parte médica del Plan de Seguridad, o del Plan de Seguridad Médico, como lo son el Director de la Prueba y el encargado de Seguridad.
- Él tiene que recorrer las pruebas especiales con bastante anterioridad al rally, con el Encargado de Seguridad y/o el Director de la Prueba, en un auto similar al auto de intervención médica para establecer la correcta posición para la largada y puntos intermedios, y para asegurar que todos los servicios médicos y de seguridad estén correctamente posicionados conforme al reglamento.
- Él tiene que confirmar la viabilidad y calidad de las ambulancias y los vehículos de bomberos.
- Él tiene que controlar meticulosamente que el equipamiento y provisiones en los autos médicos y de rescate estén en perfecto funcionamiento.
- Él tiene que controlar que ninguna de los medicamentos haya pasado su fecha de vencimiento.
- Él es responsable por la capacidad y calidad de los hospitales designados para cubrir el rally.
- Él por lo tanto tiene que elegir no más de uno o dos hospitales, si es posible, que serían usados para pilotos y copilotos.

Durante el evento:

Cada noche él tendrá que examinar a todos los pilotos y copilotos que hayan tenido un accidente durante el día, incluso si no fue necesaria ninguna intervención médica, para asegurarse de que puedan largar el día siguiente (como lo hace el Delegado Técnico para los autos para que puedan correr en Súper Rally).

Después del evento:

Dentro de los 7 días posteriores al rally, el encargado Médico tiene que enviar a la FEDAK, un informe sobre todas las intervenciones médicas a pilotos, oficiales y espectadores. Este informe tiene que explicar las circunstancias del incidente o accidente, el horario de las intervenciones, el estado médico inicial, el tratamiento y el seguimiento médico.

Para vehículos de intervención médica y unidades de tratamiento/resucitación:

Médicos, calificados en resucitación y experimentados en tratamiento pre hospitalario de víctimas de accidentes;

Paramédicos, cuya calificación para resucitación cardiovascular y respiratoria y la práctica de intubación esté probada por un diploma oficial otorgado en el país en el cual ellos ejercen (ellos pueden reemplazar a los médicos en los puntos intermedios de las pruebas especiales, y sólo en esos puntos, siempre y cuando todo herido sea examinado por un médico calificado en resucitación antes de ser derivado a un hospital);

Choferes, quienes pueden ser miembros de estos equipos; Personal entrenado en extricación de víctimas.

5.4.3 Vehículos de intervención

Su misión es proporcionar a la escena del accidente:

- Por un lado, el rescate médico apropiado;
- Por otro lado, el equipo técnico necesario.

Podrán ser dos vehículos, uno para la intervención médica y otro para la intervención técnica, o uno solo para las dos intervenciones

El Vehículo de intervención médica transportará:

- Personal médico y técnico
- Equipo médico
- Un equipo técnico
- Dos extintores de fuego de 4 kg. con operador entrenado
- Equipo de comunicaciones adecuado para mantener contacto con el control central del rally
- Una sirena de advertencia
- Identificación adecuada
- Un juego de equipamiento básico de rescate determinado por el oficial médico jefe en colaboración con el inspector jefe.

Se deberá llevar a bordo una camilla. El o los vehículos deberán ser apropiados para el terreno y deberán poder moverse rápidamente en el tramo cronometrado. El número de vehículos es determinado de acuerdo con la naturaleza, longitud y dificultad del tramo cronometrado en cuestión.

Para el auto o autos de intervención, se recomienda una barra antivuelco de seguridad, así como también el uso de casco a todos los miembros del equipo.

En todos los casos, el doctor encargado de la resucitación colocado en la largada del tramo cronometrado (o, en un punto intermedio, el paramédico entrenado en resucitación) será el primero en llegar a la escena del accidente.

5.4.4 Ambulancia (de evacuación - equipada para resucitación)

Ambulancia equipada para resucitación de acuerdo con las disposiciones del país en cuestión. La tripulación comprende un práctico en rescates, un doctor calificado en resucitación y/o un paramédico que puede ser el práctico en rescates.

5.4.5 Ambulancia de evacuación.

Una ambulancia que cumpla con las disposiciones de las normativas vigentes para este efecto. Cuando la condición de la persona transportada requiera resucitación, será obligatoria la presencia de un doctor calificado en resucitación

5.4.6 Medios de comunicación.

El oficial jefe médico deberá poder comunicarse con todos los miembros de su equipo, tanto a través de la red radial general como de un canal exclusivo de radio.

5.4 SEGURIDAD DEL PÚBLICO

Una prioridad mayor del plan de seguridad es la seguridad del público general incluyendo los espectadores, debiendo aplicar las siguientes medidas:

5.4.1. Control de espectadores

- a) Diseñar e implementar un Plan de Difusión Preventiva, que informe sobre zonas habilitadas para público, restricciones y recomendaciones de seguridad.
- b) Difundir el plan a través de: medios de comunicación locales (radio, televisión, prensa, RRSS, web, material impreso).
- c) Se deberán tomar medidas que permitan advertir a los espectadores y, si fuera necesario, asegurar que cualquier persona que esté en peligro sea retirada de esas áreas.
- d) Cualquier área peligrosa deberá ser identificada en el plan de seguridad. Los organizadores, con asistencia de las autoridades del orden público, identificarán y delimitarán las zonas de peligro de conformidad con el plan de seguridad, mucho antes de la llegada del público.
- e) El director de carrera deberá tomar en cuenta las recomendaciones del oficial de seguridad jefe, así como las tripulaciones de los autos cero para asegurar que el tramo cronometrado sea cancelado si existen condiciones de peligro.
- f) Cuando se espere la concurrencia de un gran número de espectadores para un tramo cronometrado o un tramo cronometrado súper especial, deberán colocarse equipos de seguridad especiales tales como paredes de neumáticos, paredes de fardos de paja etc. Y debe prepararse una Zona para lugar de encuentro.
- g) Se deberá impedir que el público se mueva por la ruta del tramo cronometrado mientras el tramo esté abierto para la competencia (luego del auto cero y antes del auto escoba).
- h) Se deberá entregar al público las instrucciones de seguridad a lo largo del tramo cronometrado y además en todos los puntos de acceso.
- i) Un número adecuado de comisarios o autoridades del orden público (policías, militares, etc.) deberá estar presente a fin de asegurar la seguridad pública durante el tramo cronometrado.
- j) Los comisarios deberán lucir un chaleco o chaqueta claramente identificable con la palabra "SEGURIDAD" y de

acuerdo a su función

- k) Los tramos cronometrados deberán estar situados y programados para permitir el movimiento seguro de los espectadores.
- l) El acceso de los espectadores a escenarios especiales debe recomendarse solo en las zonas designadas para espectadores
- m) Los caminos para evacuaciones de emergencia deben estar protegidos por agentes de policía y o comisarios o guardias de seguridad, desde el punto en que se unen a las carreteras principales que conducen a las etapas
- n) Todas las vías de acceso deben indicarse con carteles especiales e información adicional.
- o) En la medida de lo posible, las áreas de estacionamiento de los medios deberían estar cerca de las áreas designadas para fotógrafos. Habrá comisarios especiales disponibles para ayudar a los fotógrafos evitando que los espectadores se acerquen a estos lugares.
- p) Las zonas de espectadores deben estar marcadas con cercos o señales. Estas zonas deben estar lejos de los caminos, para mantener a los espectadores dentro de un área segura.

5.4.2. Reabastecimiento y Asistencia

Cuando tengan lugar reabastecimientos y asistencias, los organizadores deberán asegurar que se tomen las precauciones adecuadas para mantener al público a una distancia segura de las actividades potencialmente peligrosas.

5.4.3. Autos de seguridad

- a) Todos los autos de seguridad, ya sean Seguridad de espectadores, Seguridad intermedia, 000, 00, 0, Autos de Comisarios se denominarán Vehículos de Seguridad.
- b) Todos los vehículos de seguridad deben estar claramente identificados, y todos los miembros de la tripulación de vehículos de seguridad también deben ser claramente identificables cuando están fuera de sus vehículos.
- c) Cada tripulación debe tener un medio de comunicación con los otros Autos de Seguridad y con el Control de Rally / Director de carrera.
- d) Todos los vehículos de seguridad deben pasar por etapas especiales a una velocidad adecuada para el vehículo que se conduce y para la condición de etapa predominante. No se debe conducir un automóvil de seguridad de manera que ponga en riesgo a los ocupantes, funcionarios de escena o miembros del público.
- e) Vehículo de Seguridad solo debe usar libros de ruta y otra información impresa suministrada por los organizadores del evento. (No deberían estar usando ninguna hoja de ruta).
- f) Los automóviles de seguridad siempre deben cumplir con su horario predeterminado y asegurarse de que lo adapten para compensar cualquier retraso en la ejecución del evento.
- g) Todos los automóviles de seguridad deben tener luces de techo, sirenas y un sistema de megafonía.
- h) Como mínimo, los eventos DEBEN tener un vehículo de seguridad (espectador) y un Auto Cero.
- i) Los coches de seguridad deben tener un panel de 36 cm x 50 cm en el capó y las dos puertas delanteras, con la palabra SEGURIDAD y, si corresponde, con un número 000 o 00.
- j) Los autos de seguridad deben conducirse a una velocidad adecuada que permita identificar los problemas y deben estar preparados para detenerse y resolver los mismos si es necesario.

5.4.4. Autos 000 y 00

- a) Idealmente, 000 y 00 deberían ser vehículos adecuados que puedan garantizar un desempeño en todas las condiciones. El vehículo elegido debe determinarse de acuerdo con el lugar y los requisitos.
- b) Las tripulaciones no deben usar overoles y cascos.
- c) Solo se deben utilizar tripulaciones experimentadas.
- d) Deben tener un método de comunicación con todos los demás autos de seguridad y Dirección del Rally y trabajar en equipo para cumplir con cualquier solicitud relacionada con el movimiento y la ubicación de los espectadores.
- e) Si se usa un Sistema de Rastreo en la competencia, estos autos deben estar equipados con una unidad del sistema.

5.4.5. AUTO 0 (Cero)

- a) Como el Auto Cero debe ser un vehículo preparado para el rally, debe presentarse para que sea revisado en la técnica previa del equipo de seguridad.
- b) La tripulación siempre debe cumplir con las mismas reglas que todos los demás competidores, es decir, deben usar arneses, dispositivos FHR y monos y cascos aprobados.
- c) El auto Zero no necesita estar libre de la etapa antes de que comience el primer auto.
- d) Solo se debe utilizar una tripulación con al menos un miembro que tenga experiencia tanto en seguridad de eventos como en vehículos de seguridad. El conductor de un Zero Car debe ser titular de una licencia de competencia existente o haber tenido previamente una licencia de competencia.
- e) El auto cero no debe ser conducido por un conductor que se haya retirado del evento de rally.
- f) El auto cero solo debe usar libros de ruta, plan de seguridad y otra información impresa suministrada por los organizadores del evento. La tripulación normalmente no debe usar ninguna hoja de ruta. La tripulación del auto cero debe estar preparada para detenerse si es necesario para asegurarse cuando vean alguna irregularidad con la diagramación de la carrera o las posiciones de los espectadores.

5.4.6. AUTO CIERRE / BARREDOR / ESCOBA

Un auto de seguridad "Auto escoba" debe pasar por cada etapa especial después del último competidor. Estos autos deben llevar un panel en el capó y las dos puertas delanteras, mostrando una bandera a cuadros

5.4.7. Información

La información dirigida principalmente al público se emitirá de varias maneras:

- De forma escrita, hablada y por los medios televisivos, prensa, redes sociales
- mediante afiches
- a través de distribución de folletos
- con el pasaje de un vehículo (auto informativo), equipado con altoparlante, a lo largo de la ruta para informar a los espectadores (se recomienda 45 minutos a 1 hora antes de la largada del primer auto).

5.4.8. Asistencia médica

La asistencia médica para el público es necesaria cuando hay enclaves manejados por el organizador. Aún en el caso de que la asistencia médica para el público sea organizada por una institución diferente, sigue quedando bajo la supervisión del Oficial Médico Jefe.

5.5 SEGURIDAD DE LAS TRIPULACIONES EN COMPETENCIA.

5.5.1 Despliegue de la asistencia de seguridad

- Uno o más vehículos para intervención médica deberán estar estacionados cerca de los vehículos de intervención técnica (liberación de personas atrapadas en vehículos, extinción de incendios, etc.)
- Una ambulancia equipada para resucitación
- Posibilidad de una ambulancia para evacuar
- Un doctor calificado en resucitación, con experiencia en tratamientos pre hospitalario de víctimas de accidentes y entrenado en liberación
- Uno o dos paramédico (2) entrenados en liberación
- 2 extintores de 4 kg. con operador entrenado
- Equipos de comunicaciones adecuados para mantener contacto con el control central del rally

En el punto stop de cada prueba especial, deberán estar dotados con dos extintores de 4 k (mínimo) con operador(es)

En el parque de asistencia deberá tener:

- Un vehículo para desperfectos operativos
- Equipos de comunicaciones adecuados para mantener contacto con el control central del rally
- Una unidad de tratamiento/resucitación de conformidad con el artículo 5.3.5
- Una ambulancia de evacuación

Ningún tramo cronometrado del rally se puede largar o reanudarse luego de una interrupción a menos que el servicio de asistencia médica inicial esté presente. Deberán proporcionarse reemplazos.

5.5.2 Despacho de los vehículos de rescate

5.5.2.1 Todas las operaciones de rescate que requieran el despacho de vehículos de emergencia serán iniciados por el director de carrera en consulta con el oficial médico jefe y con información al director del tramo. Cualquier evacuación a los hospitales seleccionados deberá ser realizada utilizando las rutas determinadas previamente

5.5.2.2 En la escena de un accidente, la organización y dirección de la intervención médica serán realizadas solamente por el doctor desde el vehículo de intervención involucrado (posiblemente el paramédico calificado en el caso de un vehículo desde un punto intermedio). El personal médico deberá estar familiarizado y entrenado en el uso del equipamiento a bordo del vehículo de intervención médica, así como en la extracción de accidentados.

5.5.3 Evacuación

- Una ruta de evacuación deberá ser planeada para cada tramo cronometrado y deberá ser claramente mostrada en el plan de seguridad (por medio de mapa o diagrama)
- Los servicios de emergencia de todos los hospitales cerca de la ruta deberán estar en alerta (ver punto 5.2)
- En una evacuación, toda víctima cuya situación grave requiera cuidados intensivos deberá ser acompañada al hospital por un doctor calificado en resucitación.

5.5.4 Supervisión de la ruta y señalización

5.5.4.1 Marcado de tramos cronometrados

Los caminos y las rutas de acceso a los tramos cronometrados deberán estar cerradas al tránsito. Esto se deberá realizar de la siguiente manera:

- a) las rutas mayores y abiertas o cualquier otra ruta a lo largo de la cual haya pasaje de tránsito, serán bloqueadas o dirigidas por comisarios, policías u otra autoridad.
- b) las rutas cortas y cerradas (por ejemplo, hacia granjas, etc.) serán bloqueadas o cerradas con un cartel fijado en la barrera o una cinta que avise sobre el evento y el peligro de ingresar.

Será responsabilidad de los autos cero chequear que haya un método adecuado de cierre en el lugar, y deberán avisar en forma inmediata al control central del rally sobre cualquier omisión a ser corregida en forma previa al inicio del tramo cronometrado.

5.5.4.2 Los puestos de los oficiales se ubicarán a lo largo de la carrera para:

- Mantener los espectadores fuera de las áreas prohibidas por medio de tableros, barreras o cuerdas, silbatos y altoparlantes,
- Tanto como sea posible, advertir a las tripulaciones sobre cualquier obstrucción de la ruta del tramo cronometrado

5.5.4.3 En caso de que se requiera el uso de banderas rojas, se adoptará el siguiente procedimiento:

- a) Deberá haber una bandera roja en cada punto de radio del tramo (situado a intervalos de aproximadamente 5 km)
- b) La bandera roja se mostrará solamente a las tripulaciones. Las banderas se pueden desplegar solamente por un oficial que luzca la chaqueta distintiva recomendada en el artículo 5.2.6, sobre la cual se marcará el símbolo del punto de radio. El tiempo de despliegue de la bandera será grabado y notificado al colegio de comisarios por parte del director de carrera.
- c) Durante el reconocimiento, se desplegará un signo que luzca el símbolo establecido en el artículo 5.5.4.4 en el sitio de cada punto de radio. El signo puede ser más pequeño, pero deberá estar claramente visible para las tripulaciones que realicen el reconocimiento para tomar nota de la localización.
- d) Al pasar por una bandera roja desplegada, el piloto deberá reducir la velocidad en forma inmediata, mantener esta velocidad hasta el final del tramo cronometrado y seguir las instrucciones de cualquier oficial o piloto de auto de seguridad que pueda encontrar. Las banderas serán desplegadas en todos los puntos de radio que precedan al incidente. La omisión del cumplimiento de esta regla implicará una sanción a discreción de los comisarios.
- e) No se podrá desplegar otra bandera que no sea la roja en un tramo cronometrado.
- f) Se podrán usar diferentes sistemas de señalización (por ejemplo, luces centellantes) en pruebas súper especiales. Se deberá incluir información completa al respecto en el Reglamento Particular.

5.5.4.4 Se deberá establecer una red radial (instalada aproximadamente cada 5 km), única para cada tramo cronometrado, para permitir que los vehículos sean rastreados y para la supervisión del transcurso del rally). Cada punto radial deberá estar identificado en el libro de ruta y por medio de un signo de por lo menos 70 cm de diámetro, luciendo el símbolo de punto radial, una chispa negra sobre fondo azul.

5.5.4.5 El rastreo de los vehículos deberá realizarse tanto en las oficinas principales del rally (control del rally) como por el oficial de seguridad del tramo cronometrado. Se podrá usar el **control** central del rally. Cada organizador deberá diseñar y exhibir en el plan de seguridad, este procedimiento para rastrear vehículos y deberá además hacer una lista de procedimientos a seguir en el caso de que haya un concursante perdido.

5.5.4.6 En caso de incidentes relacionados con la seguridad y control de los espectadores, los comisarios deberán cooperar con los servicios públicos, tal como se establece en el plan general, informando al control sobre cualquier incidente o accidente y permitiendo al servicio de seguridad hacer uso de los medios de comunicación del puesto.

5.5.5. Señales de SOS/OK – Seguridad de los concursantes

- a) Cada auto en competencia deberá llevar un triángulo reflectante el cual, en caso de que el auto se detenga en una prueba especial, deberá ser colocado en una posición visible por un miembro de la tripulación a por lo menos 50 metros antes de la posición del auto, para advertir a los siguientes pilotos. Cualquier tripulación que no cumpla con esto quedará sujeta a una sanción a discreción de los comisarios. Este triángulo deberá ser fijado en el lugar, aún en el caso de que el auto detenido esté fuera de la ruta.
- b) Los libros de ruta contendrán una página estableciendo los procedimientos en caso de accidente, los cuales deberán incluir instrucciones en caso de accidente que involucre un miembro del público.
- c) El procedimiento para el despliegue de los signos "SOS" o "OK" por parte de los competidores que hayan sufrido un accidente está establecido en las disposiciones del Director de Carrera.
- d) Cualquier tripulación a la que se le muestre el cartel rojo "SOS", o que vea un automóvil que ha sufrido un accidente, y no se muestra el signo OK, se detendrá de inmediato y sin excepción para prestar asistencia. Todos los autos siguientes también pararán. El segundo automóvil en la escena procederá a informar al siguiente punto de radio. Los autos subsiguientes deberán dejar una ruta despejada para los vehículos de emergencia. A todas las tripulaciones detenidas por este procedimiento se le asignará un tiempo de acuerdo con la Reglamentación respectiva.
- e) Si la pantalla de la consola de emergencia muestra SOS, OK o Señal de peligro, entonces esta señal es equivalente a la visualización de la placa SOS / OK o el triángulo reflectante rojo.
- f) Si no fuera posible, por cualquier razón, mostrar la placa OK / SOS en cualquiera de las anteriores situaciones, esto puede ser reemplazado por un lenguaje de señas evidente y claramente comprensible mostrado por la tripulación fuera del auto:
 - a. un brazo y un pulgar hacia arriba para indicar "OK"
 - b. brazos cruzados sobre la cabeza para indicar "SOS"



- g) Cualquier tripulación que abandone el rally deberá informarlo a los organizadores tan pronto como sea posible, salvo en caso de fuerza mayor. Cualquier tripulación que no cumpla con esta regla puede quedar sujeta a una sanción a discreción del comisario.

NOTA: Solo la FEDAK podrá modificar el presente reglamento, y, de hacerlo, se notificará a través de anexos los mismos que serán publicados en la página web y redes sociales de la FEDAK y serán parte constitutiva del presente Reglamento