

## FEDERACIÓN ECUATORIANA DE AUTOMOVILISMO Y KARTISMO FEDAK

### COMISIÓN NACIONAL DE RALLY

#### REGLAMENTO NACIONAL DEPORTIVO DE RALLY 2022

C-001 / marzo 2022

#### Contenido

|   |    |
|---|----|
| ARTÍCULO 1. PRINCIPIOS GENERALES .....  | 2  |
| ARTÍCULO 2. CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS .....  | 2  |
| ARTÍCULO 3. APLICACIÓN .....  | 3  |
| ARTÍCULO 4. AUTORIDADES Y DELEGADOS DE LOS CAMPEONATOS Y COMPETENCIAS .....                             | 3  |
| ARTÍCULO 5. AUTOS ADMITIDOS .....   | 4  |
| ARTÍCULO 6. CAMPEONATOS, COMPETENCIAS, COPAS Y PUNTOS.....  | 5  |
| ARTÍCULO 7. CARÁCTER DE LOS CAMPEONATOS Y COMPETENCIA .....   | 8  |
| ARTÍCULO 8. CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLIES .....  | 8  |
| ARTÍCULO 9. DOCUMENTACIÓN OFICIAL .....   | 9  |
| ARTÍCULO 10. INSCRIPCIONES.....   | 13 |
| ARTÍCULO 11. NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD .....  | 14 |
| ARTÍCULO 12. RECONOCIMIENTO DE TRAMOS CRONOMETRADOS .....   | 15 |
| ARTÍCULO 13. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS, TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD .....                              | 15 |
| ARTÍCULO 14. CONTROLES HORARIOS .....   | 16 |
| ARTÍCULO 15. PROCEDIMIENTO DE REAGRUPAMIENTO .....  | 17 |
| ARTÍCULO 16. PARQUE CERRADO Y DE ASISTENCIA.....  | 17 |
| ARTÍCULO 17. ORDEN DE PARTIDA .....   | 18 |
| ARTÍCULO 18. DESARROLLO DE LA COMPETENCIA .....   | 18 |
| ARTÍCULO 19. PUBLICACIÓN DE RESULTADOS Y PODIUM DE PREMIACIÓN.....                                      | 21 |
| ARTÍCULO 20. PREMIACION .....   | 21 |
| ARTÍCULO 21. RECLAMACIONES Y APELACIONES.....   | 21 |
| ARTÍCULO 22. DESCALIFICACIONES.....   | 22 |
| ARTÍCULO 23. NEUMÁTICOS .....   | 23 |
| ARTÍCULO 24. REQUERIMIENTOS ORGANIZATIVOS .....   | 24 |
| ARTÍCULO 25. LICENCIAS DEPORTIVAS FEDAK.....  | 27 |
| ARTÍCULO 26. DEFINICIONES.....  | 27 |
| ARTÍCULO 27. SANCIONES .....  | 29 |
| ANEXO 1 Chicanes .....  | 30 |
| ANEXO 2 Cronograma / Itinerario.....  | 31 |
| ANEXO 3 Libro de Ruta (Road book) .....   | 33 |
| ANEXO 4 Carnes de Control – Campeonato Nacional de Rally .....  | 36 |
| ANEXO 5 Carnes de Control – Vuelta al Ecuador.....  | 37 |
| ANEXO 6 Ubicación de la publicidad e identificación en los autos. ....                                  | 38 |
| ANEXO 7 Calendario de competencias del Campeonato Nacional de Rally 2022 y Vuelta al Ecuador 2022. .... | 39 |

## **ARTÍCULO 1. PRINCIPIOS GENERALES**

**1.1** 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.

**1.2** 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.

**1.3** En virtud de lo dispuesto en el estatuto de la Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo FEDAK:

**1.3.1** Art. 6, literal a) 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.

**1.3.2** Art. 6, literal c) Organizar en el ámbito nacional, las competencias de automovilismo y kartismo deportivo en asociación en cualquiera de sus formas, definiendo de manera precisa, en caso necesario, las competencias que deben realizar los clubes afiliados, observando las disposiciones estatutarias y reglamentarias pertinentes.

**1.3.3** Art. 7, letra b.- 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.

**1.3.4** Art. 14 literal d) Clubes afiliados a la FEDAK: Participar de acuerdo al presente reglamento, en las competencias organizadas por la FEDAK.

**1.3.5** Art. 36 Deberes y Atribuciones del Directorio de la FEDAK literal n) Organizar directamente o conjuntamente con los clubes afiliados los campeonatos nacionales a través de las Comisiones de cada ramo según sea el caso.

**1.3.6** Art. 41 Las Comisiones Nacionales, tienen plena facultad y autonomía para organizar y/o autorizar los campeonatos nacionales, regionales, provinciales y competencias particulares de la modalidad rally, por tal motivo, los clubes o asociaciones afiliados a la FEDAK, deberán solicitar la respectiva autorización a la Comisión Nacional de Rally.

## **ARTÍCULO 2. CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS**

**2.1** 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 dentro de su jurisdicción:

**2.1.1** Conocen y cumplen el Código Deportivo Internacional de la FIA y sus anexos.

**2.1.2** Conocen y cumplen el Reglamento Nacional Deportivo de Rally 2022.

**2.1.3** Conocen y cumplen el Reglamento Nacional Técnico de Rally 2022.

**2.1.4** Conocen y cumplen el Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies 2022.

**2.1.5** 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.

**2.1.6** En caso de incumplimiento de estas disposiciones, los clubes y asociaciones afiliados a la FEDAK, podrán perder la autorización que se le haya otorgado.

**2.1.7** En caso de incumplimiento de estas disposiciones, los deportistas que participen, podrán ser excluidos temporal o definitivamente de los campeonatos y/o competencias.

**2.1.8** Si un automóvil es declarado no conforme con el reglamento técnico aplicable, la ausencia de ventajas en sus prestaciones no se considerará como una justificación.

**2.2** En caso de que existiera desacuerdo en la interpretación de las disposiciones del presente reglamento, únicamente la FEDAK, tendrá la autoridad para decidir.

### **ARTÍCULO 3. APLICACIÓN**

**3.1** Lo estipulado en el Reglamento Nacional Deportivo de Rally, Reglamento Nacional Técnico de Rally y Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies, aplica para el Campeonato Nacional de Rally, campeonatos regionales o provinciales, Vuelta al Ecuador y competencias particulares de la modalidad rally que se desarrollen en el territorio ecuatoriano, y entrarán en vigencia a partir de su publicación.

**3.2** 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.

### **ARTÍCULO 4. AUTORIDADES Y DELEGADOS DE LOS CAMPEONATOS Y COMPETENCIAS**

**4.1** Las autoridades responsables por la correcta aplicación del reglamento deportivo, técnico y de seguridad de rally, en los diferentes campeonatos y competencias autorizadas por la Comisión Nacional de Rally y desarrolladas por los clubes o asociaciones afiliadas a la FEDAK, de acuerdo al CDI, son: Colegio de Comisarios Deportivos y el Director de Carrera.

**4.1.1** El Colegio de Comisarios Deportivos tendrá autoridad y poder absoluto para hacer que se cumpla los reglamentos deportivo, técnico y de seguridad de rally, desde la apertura de las inscripciones, hasta la publicación oficial de los resultados finales, en las competencias de rally. Podrán juzgar cualquier cuestión, que pudiera surgir con motivo de una competencia, sin perjuicio de los derechos de apelación previstos en la normativa. El Colegio de Comisarios Deportivos estará conformado por tres (3) personas y actuarán colegiadamente bajo la autoridad de un Presidente. El Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos 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 decisivo el voto del Presidente. El Director de Carrera debe mantenerse en estrecha relación con el Presidente del Colegio durante toda la competencia a fin de llevar este a buen término.

**4.1.2** Director de Carrera: Es la autoridad designada por el club o asociación responsable del desarrollo de la competencia, de conformidad con el Reglamento Nacional Deportivo, Técnico y de Seguridad de Rally, y con el reglamento particular de la competencia, además reportará al Colegio de Comisarios Deportivos cualquier anomalía que se presente.

**4.2** La Comisión Nacional de Rally, designará a los integrantes del Colegio de Comisarios Deportivos, así como a su Presidente, para el Campeonato Nacional de Rally y para la competencia de rally Vuelta al Ecuador, previo al inicio de los mismos, según lo estipulado en el Art. 36, literal o) del estatuto de la FEDAK. Los integrantes de la CNR, podrán ser designados como Comisarios Deportivos.

**4.3** En lo referente a campeonatos regionales o provinciales y competencias particulares, los clubes o asociaciones responsables del desarrollo del evento, en el Reglamento Particular, definirán los comisarios deportivos, seleccionados entre sus socios.

**4.4** La Comisión Nacional de Rally, expedirá el respectivo Manual de Comisarios Deportivos, donde se estipularán los deberes, poderes y obligaciones. Dicho documento forma parte íntegra del presente Reglamento.

**4.5** La Comisión Nacional de Rally, expedirá el respectivo Manual de Director de Carrera, donde serán establecidas las obligaciones y responsabilidades. Dicho documento forma parte íntegra del presente Reglamento.

**4.6** Los clubes o las asociaciones, designarán al menos la siguiente lista de oficiales, bajo el cargo del Director de Carrera, según su aplicación: cronometradores, comisarios de ruta, señaladores, jueces de llegada, jueces de salida; otros determinados en el CDI.

**4.7** Los clubes y las asociaciones, tienen la obligación de formar y capacitar a personas para cumplir las funciones de comisarios, los mismos que colaborarán directamente en las competencias con el Colegio de Comisarios Deportivos.

**4.8** La FEDAK, a través de la CNR, promoverá la formación de comisarios, fundamentados en normas internacionales y nacionales, para las competencias de rally a nivel nacional.

**4.9** Conflicto de intereses: Los Comisarios Deportivos, el Director de Carrera, los comisarios técnicos y el secretario 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 al CDI.

**4.10** Delegados de la FEDAK: La FEDAK podrá designar a los siguientes Delegados:

**4.10.1** Delegado Deportivo: El Delegado Deportivo de la FEDAK actuará como enlace, entre el colegio de comisario y el Director de Carrera, a fin de viabilizar el correcto desarrollo de la competencia, en temas relacionados al ámbito deportivo.

**4.10.2** Delegado Técnico: El Delegado Técnico de la FEDAK actuará como enlace, entre el colegio de comisario y el Director de Carrera, a fin de viabilizar el correcto desarrollo de la competencia, en temas relacionados al ámbito técnico.

**4.10.3** Delegado de Seguridad: El Delegado de Seguridad de la FEDAK es específicamente responsable de verificar la seguridad del público y de la prensa. Tiene el poder de retrasar la salida de un tramo cronometrado, si considera que las condiciones de seguridad no son satisfactorias.

**4.10.4** Delegado de Prensa: El Delegado de Prensa de la FEDAK estará a cargo de todos los asuntos relacionados con la prensa, incluyendo las Ruedas de Prensa de la FEDAK antes y después de la competencia.

**4.10.5** Observador(es) de la FEDAK: El/los Observador(es) verificará(n) todos los aspectos del rally y cumplimentará(n) el informe correspondiente, al desarrollo de la competencia. La FEDAK designará a el/los observador(es).

**4.11** El club o asociación responsable del desarrollo de la competencia del Campeonato Nacional de Rally, tienen la obligación de cubrir todos los gastos que incurran los miembros del Colegio de Comisarios Deportivos designados por la FEDAK, tales como:

**4.11.1** Honorarios,

**4.11.2** Alimentación,

**4.11.3** Movilización (peajes, combustible, tickets aéreos); y,

**4.11.4** Hospedaje.

## ARTÍCULO 5. AUTOS ADMITIDOS

**5.1** Podrán tomar parte del Campeonato Nacional de Rally, Campeonatos regionales o provinciales, Vuelta al Ecuador y competencias particulares, todos los autos cuya conformidad cumpla con:

**5.1.1** Homologación Internacional FIA, o;

**5.1.2** Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad de Rally.

**5.2** La Comisión Nacional de Rally, es responsable de la elaboración y publicación del Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad de Rally 2022, en el cual constarán todas las normas y regulaciones de los autos admitidos, conforme el numeral 5.4 del presente reglamento.

**5.3** Las autoridades de los campeonatos y competencias, según lo dispuesto en el artículo 4 del presente reglamento, en las verificaciones técnicas, aplicarán la conformidad Homologación Internacional FIA o Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad de Rallies, según el documento de inscripción del participante, donde detallarán la categoría en la cual van a participar.

**5.4** Categorías:

| CATEGORIA | CONFORMIDAD   | NOTA |
|-----------|---|------|
| RC2E      | Homologación Internacional FIA / Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad | 1    |
| RC3       | Homologación Internacional FIA  | 2    |

|              |  |   |
|--------------|--|---|
| RC4          | Homologación Internacional FIA             | 3 |
| RC5          | Homologación Internacional FIA             | 4 |
| RC2N         | Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad |   |
| T4           | Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad |   |
| T3           | Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad |   |
| T2           | Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad |   |
| T1           | Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad |   |
| TODO TERRENO | Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad |   |
| CAMIONETAS   | Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad |   |
| UTV-A        | Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad |   |
| UTV-T        | Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad |   |

Nota 1: Categoría RC2E Autos admitidos: Grupo Rally2, Grupo Rally2 Kit, Grupo NR4>2.0, Grupo S2000-Rally, Grupo R4, Autos Proto, N5.

Nota 2: Categoría RC3 Autos admitidos: Grupo Rally3.

Nota 3: Categoría RC4 Autos admitidos: Grupo Rally4, Grupo R2, Grupo R3, Grupo Group A<2.0.

Nota 4: Categoría RC5 Autos admitidos: Grupo Rally5, Grupo R1.

## 5.5 Numeración

| CATEGORIAS   | NUMERACIÓN                         |
|--------------|------------------------------------|
| RC2E         | a partir del N° 10                 |
| RC3          | a partir del N° 30                 |
| RC4          | a partir del N° 50                 |
| RC5          | a partir del N° 70                 |
| RC2N         | a partir del N° 100                |
| T4           | a partir del N° 200                |
| T3           | a partir del N° 300                |
| T2           | a partir del N° 400                |
| T1           | a partir del N° 500                |
| TODO TERRENO | a partir del N° 600                |
| CAMIONETAS   | a partir del N° 700                |
| UTV – A      | a partir del N° 800                |
| UTV – T      | a partir del N° 900 hasta el N°999 |

5.6 Las categorías estipuladas en el numeral 5.4, son las únicas autorizadas para participar en una competencia. Desarrollar un evento de rally que incluye categorías que no se encuentren en las autorizadas en el numeral 5.4, será causal de sanción por parte de la CNR al club, asociación o promotor privado.

## ARTÍCULO 6. CAMPEONATOS, COMPETENCIAS, COPAS Y PUNTOS

### 6.1 Campeonato Nacional de Rally

6.1.1 El Campeonato Nacional de Rally, constará de un mínimo de seis (6) fechas de competencias, a desarrollarse según el calendario que la Comisión Nacional de Rally lo establezca y que será publicado oficialmente, a través de sus canales de comunicación (web o redes sociales). **Vease Anexo 7**

6.1.2 Los participantes de las diferentes categorías, deberán participar en el total menos una de las válidas o competencias, para optar por ser Campeones Nacionales de Rally por categorías. La CNR, podrá reglamentar la otorgación de bonificaciones.

6.1.3 Los clubes o 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 de cada año. Para lo cual, deberán acompañar a la solicitud el proyecto de la competencia, con la siguiente información:

- Programa de la competencia de rally.
- Cronograma o itinerario de la competencia de rally.
- Mapas y hojas de ruta (road book)
- Plan de seguridad para rallies (Conforme lo estipulado en el Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies 2022, Artículo 4, numeral 4.2)
- Directorio del club o asociación vigente (no prorrogado en funciones), registrado ante el Ministerio

del Deporte.

La CNR revisará y analizará la solicitud, considerando que en su historial de organización, hayan cumplido con lo indicado en el reglamento y, que no existiera informes desfavorables en su organización. La Comisión Nacional de Rally realizará la evaluación correspondiente y tratará equitativamente de asignar una fecha, siempre con el concepto de masificar a nivel nacional la actividad deportiva.

**6.1.4** 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 artículo 24 del presente reglamento.

**6.1.5** 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.

## **6.2 Campeonatos regionales o provinciales de rally**

**6.2.1** Todo campeonato regional o provincial constará de un máximo de cuatro (4) fechas.

**6.2.2** Los campeonatos regionales, serán desarrollados por un mínimo de dos (2) provincias y un máximo de cuatro (4) provincias.

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

**6.2.4** Los clubes o asociaciones son los responsable del desarrollo de las competencias de los campeonatos regionales o provinciales de Rally, dentro de su jurisdicción, es decir a nivel provincial o cantonal.

**6.2.5** La Comisión Nacional de Rally, NO autorizará competencias invitacionales.

**6.2.6** Los clubes o asociones, podrán promocionar sus campeonatos, observando lo estipulado en el Artículo 41 del estatuto de la FEDAK. En caso de existir varios clubes en una provincia, la Comisión Nacional de Rally, designará al club responsable del desarrollo de las competencias.

## **6.3 Vuelta al Ecuador**

**6.2.1** El Directorio de la FEDAK, en el marco del Art. 36, literal n), organiza conjuntamente con los clubes o asociaciones afiliados, la competencia de rally Vuelta al Ecuador. Podrán delegar la organización a un promotor privado.

**6.2.2** La Comisión Nacional de Rally, emitirá el Reglamento Particular para la competencia, donde:

- Definirá de manera precisa las responsabilidades y obligaciones que deben realizar los clubes o asociaciones afiliados;
- Podrá estipular la entrega de bonificaciones para el Campeonato Nacional de Rally.

**6.2.3** La Comisión Nacional de Rally, mediante comunicado oficial a través de sus canales de comunicación (web, redes sociales), informará la fecha de la realización de la competencia de rally "Vuelta al Ecuador".  
*Vease Anexo 6*

**6.2.4** 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.

## **6.4 Copas particulares**

Todo promotor privado, deberá solicitar a la CNR la respectiva autorización, para el desarrollo de Copas particulares, dentro del Campeonato Nacional de Rally. Dicho evento, se someterá a lo estipulado en el Reglamento Nacional Deportivo, Técnico y de Seguridad para Rallies 2022.

## **6.5 Puntos**

**6.5.1** El Campeonato Nacional de Rally, los Campeonatos regionales o provinciales y la competencia de

rally Vuelta al Ecuador, otorgan conforme su aplicación, **el TITULO DE CAMPEONES POR CATEGORIA**, uno para pilotos y otro para copilotos. Estos campeones serán quienes obtengan la mayor cantidad de puntos, conforme se indica en el presente reglamento.

#### 6.5.2 Atribución de puntos

|     |           |
|-----|-----------|
| 1°  | 25 puntos |
| 2°  | 18 puntos |
| 3°  | 15 puntos |
| 4°  | 12 puntos |
| 5°  | 10 puntos |
| 6°  | 8 puntos  |
| 7°  | 6 puntos  |
| 8°  | 4 puntos  |
| 9°  | 2 puntos  |
| 10° | 1 puntos  |

**6.5.3** Conformación de categoría: una categoría se conforma con un mínimo de tres participantes y la atribución de los puntos será considerando el numeral 6.5.2.

**6.5.4** Atribución de puntos, dependiendo del número de participante en cada categoría

| LUGAR | CON 2     | CON 1    |
|-------|-----------|----------|
| 1°    | 12 puntos | 6 puntos |
| 2°    | 10 puntos |          |

**6.5.5** Atribución puntos Power Stage: Los puntos de power stage se otorga únicamente a las tripulaciones que hayan conformado categoría. El tramo cronometrado que la organización asigne como Power Stage, será determinado en el Reglamento Particular de la competencia.

|    |          |
|----|----------|
| 1° | 3 puntos |
| 2° | 2 puntos |
| 3° | 1 puntos |

**6.5.6** Bajo autorización del Colegio de Comisarios Deportivos, el tiempo de la especial de clasificación, puede ser o no acumulable al tiempo total de la competencia.

**6.5.7** Si una competencia se cancela habiéndose disputado parcialmente el recorrido se otorgará los puntos y clasificación final de acuerdo al siguiente criterio:

- Menos del 50% de km recorridos en tramos cronometrados finalizados se otorga el 50% en puntos.
- Más del 50% de km recorridos en tramos cronometrados, se otorga 100% de puntos.

**6.5.8** 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 el primer tramo cronometrado del rally.

**6.5.9** La clasificación definitiva del campeonato será por categorías, se sumará la totalidad del 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.

**6.5.10** 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.

**6.5.11** 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 dos (2) 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 en la hoja de inscripción. No se autoriza cambiar de piloto en el mismo día de la competencia (tramos cronometrados), salvo por fuerza mayor.

**6.5.12** Tanto piloto como copiloto, podrán sumar puntos, únicamente con un auto admitido y registrado para una categoría.

**6.6** La primera competencia o válida del Campeonato Nacional de Rally, da apertura a los eventos de rally oficiales autorizados por la FEDAK.

## **ARTÍCULO 7. CARÁCTER DE LOS CAMPEONATOS Y COMPETENCIA.**

**7.1** 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.

**7.2** 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 sus patrocinadores de cualquier tipo de responsabilidad judicial o extrajudicial, por daños personales, materiales o a terceros.

**7.3** Los Representantes de los medios de comunicación (televisión, radio, prensa escrita, etc.), deberán acogerse a la normativa de acreditaciones permanentes que emita la FEDAK.

## **ARTÍCULO 8. CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLIES**

**8.1** Distancia total de los tramos cronometrados

**8.1.1** Para el Campeonato Nacional de Rally: un mínimo 90 kilómetros y un máximo 120 kilómetros.

**8.1.2** Para los Campeonatos regionales o provinciales de rally: un mínimo 60 kilómetros y un máximo 80 kilómetros.

**8.1.3** Para la competencia de rally Vuelta el Ecuador, la distancia máxima de los tramos cronometrados de cada etapa, no excederá los 150 kilómetros.

**8.2** La distancia máxima entre el parque de asistencia y los tramos cronometrados, no será mayor de 100 kilómetros, incluyendo los tramos de enlace.

**8.3** Los autos participantes en una competencia de rally, deberán recorrer el total de los kilómetros del enlace. El Director de Carrera, podrá disponer de una zona de reabastecimiento suplementaria, de ser el caso.

**8.4** Condiciones de los tramos cronometrados

**8.4.1** El recorrido mínimo será de 2,50 Kilómetros.

**8.4.2** El recorrido máximo no deberá superar los 50 Kilómetros.

**8.4.3** Los tramos rectos no deben superar los 1.200 metros. En caso de exceder, deberán ubicar chicanes, las cuales serán armadas conforme el *anexo 1*.

**8.5** 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. Esta condición será autorizada por El Colegio de Comisarios Deportivos y la organización, sólo por excepción.

**8.6** Velocidades. Como referencia, la velocidad promedio máxima en los tramos cronometrados no debe

superar los 130 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.

**8.7** Para el Campeonato Nacional de Rally, la duración de la competencia de rally no debe superar los 3 días, con un máximo de manejo de 10 horas por día. Sólo en casos especiales, y con la autorización de la CNR, podrá excederse esta duración. Incluye día de prácticas o shakedown.

**8.8** Para Campeonatos regionales o provinciales, la duración de la competencia de rally no debe superar 2 días, con un máximo de manejo de 10 horas. Sólo en casos especiales, y con la autorización de la CNR, podrá excederse esta duración.

**8.9** 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 10 horas. Sólo en casos especiales, y con la autorización de la CNR, podrá excederse esta duración.

**8.10** Para competencias del Campeonato Nacional de Rally, campeonatos regionales o provinciales, Vuelta al Ecuador y competencias particulares NO se admite que el recorrido de los tramos cronometrados, sea de doble sentido.

**8.11** Para competencias del Campeonato Nacional de Rally un tramo cronometrado podrá ejecutarse hasta un máximo de dos veces en un rally.

**8.12** Para competencias de Campeonatos regionales o provinciales y competencias particulares, un tramo cronometrado podrá ejecutarse por una sola vez.

## **ARTÍCULO 9. DOCUMENTACIÓN OFICIAL**

**9.1 Documentación oficial.** Todo evento deportivo de carácter automovilístico, da lugar al establecimiento de documentos oficiales, entre los que debe figurar obligatoriamente:

**9.1.1** Reglamento Particular y sus Anexos

**9.1.2** Programa de los Rallies

**9.1.3** Cronograma / Itinerario

**9.1.4** Libro de ruta (Road Book)

**9.1.5** Carnet de control

**9.1.6** Solicitud de inscripción

**9.1.7** Listas de inscritos

**9.1.8** Listas de autorizados a salir y resultados del rally

**9.1.9** Plan de seguridad de la competencia de rally (Conforme el Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies, Art. 4 numeral 4.2).

**9.1.10** Informe técnico emitido por la Comisión Nacional de Rally.

### **9.2 Reglamento Particular.**

**9.2.1** Principales indicaciones a incluir:

- La designación del Organizador o de los Organizadores;
- El nombre, el tipo y la definición de la Competencia;
- Una mención que especifique que la Competencia se somete al CDI y al presente reglamento.
- La composición del Comité de Organización, que debe incluir los nombres de las personas pertenecientes al Comité de Organización, así como la dirección de dicho comité (si procede);
- Programa oficial
- El lugar y la fecha de la Competencia;
- Proceso e información para las inscripciones, fecha de inicio y cierre, costos, etc.
- Cronograma de la competencia, fechas, horas de ingreso y de salidas, con los respectivos detalles;
- Nombre de las Autoridades de la Competición: Colegio de Comisarios y Director de Carrera.

- Nombre detallado de los comisarios (deportivos, técnicos, ruta, etc.)
- El libro de ruta con itinerario, horario y control de reconocimientos controlados;
- Una descripción detallada de los tramos cronometrados (longitud y sentido del recorrido), clase y categorías de los automóviles admitidos, y/o número de automóviles autorizados a tomar la salida (si procede), etc.;
- Un recordatorio de las disposiciones del presente reglamento, especialmente en relación con las Licencias deportivas FEDAK obligatorias;
- La forma en que se realizará la clasificación;
- El lugar y la hora de la publicación de las clasificaciones provisionales y finales. En caso de que el club o asociación se encontraran en la imposibilidad de publicar las clasificaciones en la forma prevista, estarán obligados a publicar vía virtual (Cartelera Virtual), en el lugar y hora fijados;
- Un recordatorio de las disposiciones del presente reglamento, en relación con las reclamaciones;
- Información y/o localización de la cartelera (presencial o virtual) de anuncios oficiales
- Una disposición relativa al aplazamiento o anulación de la Competencia, si procede.

**9.2.2** El Reglamento Particular de la competencia Vuelta al Ecuador 2022, podrá estipular elementos particulares que permitan el correcto desarrollo del evento, sin salirse de lo determinado en el presente reglamento.

### 9.3 Programa de los rallies

Además de respetar los siguientes criterios, se anima a los clubes o asociaciones responsables del desarrollo de las competencias, a estructurar sus propias características del rally, pudiendo elaborar su propio programa/itinerario del rally.

**9.3.1** El programa de las competencias del Campeonato Nacional de Rally, tendrá el siguiente orden:

- Inscripciones (Días previos)
- Reconocimientos (Días previos)
- Verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad (Día 0 o 1)
- Ceremonia de Salida/Presentación de las tripulaciones (Día 1)
- Rally (Día 1 y Día 2)
- Ceremonia de pódium (Día 2)

Las competencias del Campeonato Nacional de Rally, se desarrollarán en máximo tres (3) días.

**9.3.2** El programa de las competencias para campeonatos regionales o provinciales y competencias particulares, tendrá el siguiente orden:

- Inscripciones (Días previos)
- Reconocimientos (Días previos)
- Verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad (Día 0 o 1)
- Ceremonia de Salida/Presentación de las tripulaciones (Día 1)
- Rally (Día 1)
- Ceremonia de pódium (Día 1)

Las competencias de los Campeonatos regionales o provinciales y competencias particulares, se desarrollarán en máximo dos (2) días.

**9.3.3** Las competencias del Campeonato Nacional de Rally, Campeonatos regionales o provinciales y competencias particulares, deben finalizar sábado o domingo.

**9.3.4** El programa de la competencia, para la competencia Vuelta al Ecuador, tendrá el siguiente orden:

- Inscripciones (Días previos)
- Reconocimientos (Días previos)
- Verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad (Día 0 o 1)
- Ceremonia de Salida/Presentación de las tripulaciones (Día 0 o Día 1)
- Rally (Día 1 al 9 máximo)
- Ceremonia de pódium (en cada etapa)

La competencia de rally Vuelta al Ecuador, se desarrollará en máximo nueve (9) días.

**9.3.5** La llegada del primer vehículo a la asistencia final, estará determinada en el Reglamento Particular

#### de la Competencia.

**9.3.6** La ceremonia de podium se realizará dentro de la siguiente hora a la llegada del último vehículo a la asistencia final.

**9.3.7** Se sugiere al club o asociación responsable del desarrollo de la competencia, que el programa de reconocimientos se realizará a lo largo del fin de semana previo a la competencia o días antes del mismo. Deberá detallar su procedimiento en el Reglamento Particular.

**9.3.8** Los tramos cronometrados disputados sin luz del día, constituyen un 'Día' completo de un rally, una vez efectuadas las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad.

**9.3.9** Las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad, podrán efectuarse 24 horas previo al inicio del primer tramo cronometrado.

**9.3 Cronograma / Itinerario.** Véase formato Anexo 3.

#### **9.4 Libro de ruta (Road book).**

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 del itinerario será comunicada al Colegio de Comisarios Deportivos. El club o asociación responsable del desarrollo de la competencia, referencialmente elaborará el Libro de Ruta, conforme el Véase formato Anexo 4.

#### **9.5 Carnets de control**

**9.5.1** Cada tripulación es responsable de:

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

**9.5.2** 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.

**9.5.3** 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.

**9.5.4** 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..

**9.5.5** 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 tramo cronometrado al participante en los tramos que no sea posible ver los registros en el carnet.

**9.5.6** La organización deberá hacer uso del carnet de tiempos autorizado por CNR – FEDAK para el Campeonato Nacional de Rally, el mismo que deberá ser de cartulina marfiliza de 200 gramos. Véase formato Anexo 5.

**9.5.7** La organización deberá hacer uso del carnet de tiempos autorizado por CNR – FEDAK para la competencia Vuelta al Ecuador, el mismo que deberá ser de cartulina marfiliza de 200 gramos. Véase formato Anexo 6.

**9.6 Plan de Seguridad.** Conforme lo estipulado en el Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies 2022, Artículo 4, numeral 4.2.

#### **9.7 Informe Técnico CNR**

**9.7.1** El club o asociación solicitará a la Comisión Nacional de Rally, con veinte (20) días de anticipación, la emisión del informe técnico, para el desarrollo de una competencia. El club o asociación deberá acompañar a la solicitud, la siguiente documentación:

- Reglamento Particular

- Cronograma / Itinerario
- Libro de ruta (Road Book)
- Carnet de control (diseño)
- Plan de seguridad para rallies (Conforme lo estipulado en el Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies 2022, Artículo 4, numeral 4.2)
- Directorio del club o asociación vigente (no prorrogado en funciones), registrado ante el Ministerio del Deporte.

**9.7.2** La solicitud será remitida a: [comision.rally@fedak.com.ec](mailto:comision.rally@fedak.com.ec) copia [presidencia@fedak.com.ec](mailto:presidencia@fedak.com.ec). La Comisión Nacional de Rally revisará y analizará la documentación presentada y, en caso de que el club o asociación cumpla con los requisitos establecidos en este reglamento, la CNR emitirá el informe técnico, 15 días antes del inicio del evento.

**9.7.3** El club o asociación responsable del desarrollo de las competencias de rally, cancelará un valor económico por concepto de la emisión del informe técnico, según el ámbito:

- Competencia del Campeonato Nacional de Rally: un mil (1.000,00) dólares americanos;
- Competencia de los Campeonatos regionales o provinciales y competencias particulares: doscientos cincuenta (250,00) dólares americanos.

Dicho valor (que por ningún motivo será devuelto) 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 [presidencia@fedak.com.ec](mailto:presidencia@fedak.com.ec). El informe técnico será emitido, una vez cancelado los valores.

**9.7.4** La Comisión Nacional de Rally NO emitirá el informe técnico, al club o asociación 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,.

**9.7.5** Los clubes y las asociaciones NO afiliadas a la FEDAK y/o empresas especializadas en el ramo, deberán ser patrocinados por el club o asociación afiliada más cercano y tendrán que cancelar el valor de logística, papelería e informe técnico (FEDAK) a los representantes del club que vayan a realizar el estudio de factibilidad de la competencia además de los gastos para estar presentes en la carrera.

**9.7.6** Cumplimiento de las leyes y reglamentos. El club o asociación 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 o asociación 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.

**9.8** 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.

**9.9** Las Competencias o tramos cronometrados, realizadas en escenarios deportivos, deberán desarrollarse de acuerdo con lo estipulado en la Ley Orgánica de Prevención y Sanción de la Violencia en el Deporte; en tal virtud, solo se celebrarán eventos deportivos de asistencia pública en escenarios que hayan obtenido previamente la Licencia de Escenarios Deportivos, conforme el Art.- 13; adicionalmente, observarán lo dispuesto en los artículos 14, 15 y 16 de dicho marco legal.

**9.10** Únicamente salvo decisión del Colegio de Comisarios Deportivos, se podrá realizar modificación de los Reglamentos Particulares, tras la apertura de las Inscripciones, la cual será comunicada a los participantes.

**9.12** Los clubes o asociaciones responsables del desarrollo del evento, publicarán oficialmente el Reglamento Particular de la competencia, quince (15) días antes del inicio del rally y, el cronograma, mapas y el libro de ruta (road book), ocho (8) días antes 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,

**9.13** Para la competencia de rally Vuelta al Ecuador, el Reglamento Particular de la competencia, el cronograma y el libro de ruta (road book), se publicarán mediante comunicado oficial por el organizador, veinte y un (21) días antes del inicio del rally, para el conocimiento de los deportistas y público en general.

## ARTÍCULO 10. INSCRIPCIONES

### 10.1 Inscripciones Campeonato Nacional de Rally.

La emisión del informe técnico por parte de la Comisión Nacional de Rally, oficializará la apertura de las inscripciones, que será quince (15) días antes del inicio de la competencia y el cierre de las inscripciones será ocho (8) 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 y el mismo estará detallado en el Reglamento Particular.

**10.1.1** El club o asociación responsable del desarrollo de la competencia de rally, remitirá vía digital la lista de inscritos admitidos para acceder a las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad al Colegio de Comisarios Deportivos y al Director de Carrera, una vez efectuado el cierre de las inscripciones. Se considera formalizada la inscripción, lo que otorga el derecho de participar en las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad, una vez entregado:

- Formulario original de inscripción, con firma de responsabilidad, lleno con dirección de correo electrónico y número de teléfono celular.
- Licencia deportiva de piloto y copiloto, emitida por la FEDAK.
- Copias de las cédulas de piloto, copiloto y concurrente.
- Copias de licencias de conducir vigente de piloto y copiloto.
- Cancelado el valor de inscripción correspondiente y regularizado, que por ningún motivo será devuelto.

**10.1.2** Los participantes, cancelarán el valor de ciento ochenta (180,00) dólares americanos, por concepto de inscripción o donación y derecho de participación para cubrir sus gastos de organización, para competencias de carácter nacional. No existen inscripciones extraordinarias. Si se pasa de esta fecha no podrán inscribirse.

**10.1.3** Para que la inscripción se considere legalizada, se procederá a firmar el documento por parte del piloto, copiloto y concurrente, al momento de las verificaciones administrativas. 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 al primer tramo cronometrado 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, bajo la única reserva de que el concursante haga todo lo posible para participar en la competencia.

**10.1.4** Se podrá realizar una inscripción por cualquier medio electrónico, siempre que se envíe 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.

**10.1.5** Toda inscripción que contenga una declaración falsa será considerada como nula y sin efecto. El pago de una inscripción de este tipo constituirá una infracción al presente reglamento. Además, el derecho de inscripción, no será devuelto.

**10.1.6** El club o asociación responsable del desarrollo de la competencia de rally, podrá rechazar una inscripción, para lo cual, deberá comunicarlo al interesado.

**10.1.7** El club o asociación responsable del desarrollo de la competencia de rally, publicará oficialmente la lista de inscritos, previo la confirmación del pago del mismo.

### 10.2 Inscripciones Campeonatos Regionales o Provinciales y Competencias particulares

Para competencias de carácter regional o provincial, los participantes cancelarán el valor de ciento veinte (120,00) dólares americanos, 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.

**10.3** 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.

#### 10.4 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.

**10.5** Declinación de responsabilidad. Es obligatorio para piloto, copiloto y concurrente, firmar la declinación de responsabilidad:

*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 CDI, el Reglamento Deportivo, Técnico y de Seguridad de Rally y el Reglamento Particular de la Competencia, sometiendo 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 contra la FEDAK o sus directivos, el organizador del evento, o contra el patrocinador. 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.*

**10.6** El número total de inscritos para un rally, no podrá superar los 90 autos.

#### ARTÍCULO 11. NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD

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

**11.1.1** A los pilotos campeones de las diferentes categorías en la temporada precedente, se le atribuirá directamente el número 1, anteponiendo los dos dígitos correspondientes a la categoría.

**11.1.2** A los pilotos participantes de las diferentes categorías, se les atribuirá directamente el número que registró en la temporada precedente.

**11.1.3** A los pilotos que no participaron en la temporada precedente y que planifiquen participar en los campeonatos en curso, deberán remitir a la CNR la solicitud para la respectiva asignación.

**11.2** Dos números, uno para cada una de las ventanas laterales traseras que deberán tener 20 cm de altura y un ancho de trazo de al menos 4 cm, en color amarillo, tipo de letra arial bold y deberán ser reflectivos. Estos números se colocarán en la ventana lateral trasera adyacente al nombre y tipo de sangre de la tripulación.

**11.2** Además de colocar el mismo número en el parabrisas delantero en la esquina derecha con un tamaño 15 cm x 12 cm.

**11.3** Los nombres y tipo de sangre de la tripulación son de 6 cm de alto, letras en color blanco en mayúsculas, letra tipo arial bold, no se permite la utilización de apodos o seudónimos. Quienes no cumplan con estos requisitos no podrán participar en la competencia.

**11.4** Los derechos de publicidad, en su totalidad, son de exclusiva propiedad de la FEDAK en comunión con los clubes y las asociaciones.

**11.5** La publicidad será colocada de la siguiente manera:

**11.5.1** Placa puertas: de 40 cm de ancho (base) por 50 cm de alto con la publicidad oficial en las 2 puertas delanteras del vehículo debajo de los espejos retrovisores.

**11.5.2** Placa frontal: Es adhesivo del logo oficial del rally, placa que quepa dentro de un rectángulo de 35 cm de ancho por y 25 cm de altura que incluirá el nombre completo del rally. En estas no podrá ir más que la publicidad oficial.

**11.5.3** Franja parabrisas: Adhesivo oficial del rally de 110 cm de largo y 15 cm de alto. De uso exclusivo del club y/o asociación organizadora. Véase formato Anexo 5 Figura de ubicación de la publicidad e identificación en los autos.

**11.6** 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 sacado 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.

**11.7** Los vehículos de ABASTO deberán estar debidamente identificados con el número del auto que asisten y la publicidad oficial en el frente del capot delantero.

**11.8** Restricciones publicitarias. Los competidores podrán colocar cualquier tipo de publicidad en sus autos, siempre que esté autorizada por las leyes nacionales, así como también: que no cause perjuicio, que no sea de naturaleza política o religiosa, que respete las disposiciones sobre los números e identificaciones de la competencia, se prohíbe publicidad (cualquier material) en ventanas laterales y se prohíbe publicidad (cualquier material) en parabrisas delantero y posterior.

**11.9** El texto de toda publicidad de carácter obligatorio, deberá estar claramente indicado en el Reglamento Particular o informado en el boletín oficial antes del cierre de las inscripciones del rally.

**11.10** 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.

**11.12** 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.

**11.13** 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.

**11.14** En caso de incumplimiento de las presentes normas se revocará la autorización de la "placa" y se prohibirá la acreditación para el evento correspondiente.

**11.15** 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 12. RECONOCIMIENTO DE TRAMOS CRONOMETRADOS**

**12.1** El reconocimiento debe realizarse de acuerdo al cronograma establecido por el club o asociación responsable del desarrollo de la competencia, los cuales estarán determinados en el reglamento particular, a fin de precautelar la integridad de los deportistas, así como la población involucrada.

**12.2** Los reconocimientos darán inicio, una vez que el club o asociación responsable del desarrollo del evento, publique oficialmente el libro de ruta (road book), para conocimiento de los deportistas y público en general. La finalización de los reconocimientos, será el día previo a las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad.

**12.3** La participación en el reconocimiento no es obligatoria. La velocidad para los reconocimientos, será la máxima permitida, conforme lo estipula la legislación ecuatoriana.

**12.4** Las tripulaciones que efectúen el reconocimiento de los tramos cronometrados el día del inicio de la competencia, será expulsado de la carrera.

## **ARTÍCULO 13. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS, TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD**

**13.1** El Reglamento Nacional 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 integrante del presente reglamento deportivo.

**13.2** Las verificaciones administrativas, técnicas, de seguridad en parque cerrado, se efectuarán en el lugar, fecha y hora especificados en el reglamento particular de cada competencia y contará con la presencia de los comisarios designados, para el efecto. No podrán participar los vehículos que no aprueben las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad, oficializadas por el Colegio de Comisarios Deportivos.

### 13.3 Verificaciones administrativas.

- a) Licencias Deportivas emitidas por la FEDAK (Piloto y Copiloto)
- b) **Licencia de conducir emitida por la ANT (Piloto)**
- c) Documentos que permitan la verificación de origen del vehículo (Matrícula, catálogos u otros)
- d) Pasaporte del vehículo (El Colegio de Comisarios definirá su procedimiento)
- e) Conformidad del vehículo con la categoría en que ha sido inscrito
- f) Correcta ubicación de la publicidad oficial
- g) Otras que el Colegio de Comisarios requiera.

**13.4** Verificaciones técnicas. Cumplimiento obligatorio de lo estipulado en la Homologación Internacional FIA o Reglamento Nacional Técnico 2022 y en el manual de procedimientos. El Colegio de Comisarios Deportivos, utilizará fichas de verificación técnica, por categoría.

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

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

**13.7** El Colegio de Comisarios Deportivos en coordinación con el Director de Carrera, antes de cada competencia y revisando la lista de inscritos, determinará a que categorías se pondrán sellos de seguridad. Salvo el mejor criterio del Colegio de Comisarios y el Director de Carrera, al término de la competencia, los tres primeros lugares serán revisados bajo régimen de parque cerrado, de manera obligatoria.

**13.8** Las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad, podrán efectuarse un día antes del inicio del primer tramo cronometrado. El Colegio de Comisarios Deportivos, determinará los autos de competencia inscritos que ingresen a las verificaciones y los que aprueben las mismas.

**13.9** El club o asociación 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.

**13.10** El Colegio de Comisarios Deportivo, 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.

**13.11** En las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad, deberá estar presente el piloto o concurrente del vehículo.

## ARTÍCULO 14. CONTROLES HORARIOS

**14.1** 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.

**14.2** 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.

**14.3** 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.

**14.4** 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.

**14.5** 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 varios tramos cronometrados y enlaces.

**14.6** 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.

**14.7** 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.

**14.8** La tripulación no será sancionada por demora si el acto de entrega del carné aoficial correspondiente se produce durante el minuto ideal de presentación.

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

**14.9.1** Por presentación tarde: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.

**14.9.2** Por presentación adelantada: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

**14.10** 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 Carrera.

**14.11** A criterio del Director de Carrera, 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.

**14.12** Control horario seguido de un tramo cronometrado. Cuando un control horario es seguido de un control de largada para un tramo cronometrado, se deberá aplicar el siguiente procedimiento:

**14.12.1** En el control horario al finalizar un tramo de enlace, el oficial correspondiente ingresará en el carné tanto el horario de chequeo de la tripulación como su tiempo provisorio de largada. Deberá haber una brecha de 3 minutos para permitir que la tripulación se prepare para la largada del tramo cronometrado y vaya a la línea de largada.

**14.12.2** Si dos o más tripulaciones hacen el chequeo en el mismo minuto, sus tiempos provisorios de largada para ese tramo cronometrado 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.

**14.12.3** Una vez que haya hecho el chequeo en el control horario, el auto concursante será conducido al control de largada del tramo cronometrado desde donde la tripulación deberá salir de acuerdo con el procedimiento establecido en estas disposiciones.

**14.12.4** Si hubiera alguna diferencia entre los tiempos provisorios y reales de largada, el tiempo ingresado por el oficial en la largada del tramo cronometrado será el válido, a menos que los Comisarios decidan lo contrario.

**14.12.5** El horario de largada del sector o etapa, será el horario de inicio para calcular el registro del siguiente control horario.

## ARTÍCULO 15. PROCEDIMIENTO DE REAGRUPAMIENTO

**15.1** 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.

**15.2** 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 Carrera, podrá a su criterio, repositonar durante el reagrupamiento al participante que se haya desfasado por una razón justificable.

## ARTÍCULO 16. PARQUE CERRADO Y DE ASISTENCIA

**16.1** El club o asociación responsable del desarrollo del evento, determinará UN solo Parque de Asistencia y Parque Cerrado, con las siguientes características:

- Recinto CERRADO, y que el área (mínimo 1 hectarea) sea suficiente para que albergue a todos los participantes.
- Zona de parqueo cómodo para vehículos de asistencia
- Zonas planas y amplias
- Servicios básicos
- Zona de alimentación
- Parqueo cómodo para prensa, público y asistentes
- 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
- Seguridad privada.
- Otros determinados en la normativa de requisitos organizativos.

**16.2** 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.

**16.3** Todo día de competencia obligatoriamente terminará en una zona destinada para parque cerrado y de asistencia.

**16.4** 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. El Colegio de Comisarios, deberá aprobar.

**16.5** El Colegio de Comisarios en coordinación con el Director de Carrera, 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. 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, conforme lo dispuesto en el presente reglamento.

**16.6** En todo momento, dentro del parque cerrado, las personas autorizadas, deben acatar las disposiciones estipuladas por el COE Nacional para el evento, especialmente en.

## **ARTÍCULO 17. ORDEN DE PARTIDA**

**17.1** El Director de Carrera, determinarán el orden de largada de las diferentes categorías, que será comunicado al Colegio de Comisarios Deportivos. Esto aplica solo para la prueba clasificatoria.

**17.2** 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 primer tramo cronometrado. Los tiempos del especial de clasificación determinan el orden de partida de los siguientes tramos de la competencia.

**17.3** Los pilotos participantes de los autos de las categorías RC2E y RC2N, tienen prioridad de escoger el orden de largada de entre los cinco (5) más rápidos según el 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. Los pilotos deberán comunicar al Director de Carrera.

**17.4** Si no hay especial de clasificación por orden de fuerza mayor, el orden de partida será determinado por el Director de Carrera, considerando la clasificación dentro del campeonato de los participantes.

**17.5** Los autos con mayor potencia, partirán con dos minutos de intervalo y los demás a un minuto del inmediatamente anterior. En competencias 100% asfalto, podrán partir a un intervalo de un minuto.

## **ARTÍCULO 18. DESARROLLO DE LA COMPETENCIA**

**18.1** El club o asociación responsable del desarrollo de la competencia, deberá cumplir con al menos una de las siguientes opciones para dar inicio a una competencia:

**18.1.1** Súper especial de clasificación en recinto cerrado.

**18.1.2** Súper especial de clasificación en pista de dobles

**18.1.3** Súper especial de clasificación en trazado urbano.

**18.2** 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.

**18.3** 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.

**18.4** Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado 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 Deportivos, 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 Deportivos, variará el orden de partida de un tramo cuando esto suceda, o por pedido de los pilotos involucrados.

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

**18.6** Los abastos y asistencias son permitidos únicamente en las zonas indicadas en el reglamento particular, 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.

**18.7** En los sitios de control de largada y llegada de los tramos cronometrados, se partirá mediante relojes o medios electrónicos, colocados en el sitio de inicio y la llegada con bandera a cuadros.

**18.8** 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.

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

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

**18.11** Al participante que se presente retrasado al control horario, los comisarios lo ubicarán salvo mejor criterio.

**18.12** 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.

**18.13** 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.

**18.14** Horario de la Caravana de Seguridad:



**18.15** En los tramos cronometrados, la circulación de los competidores en dirección contraria a lo que determina el libro de ruta, determina la exclusión del vehículo.

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

**18.17** 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 los comisarios deportivos. 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.

**18.18** Si un auto obstaculiza el paso a los demás competidores, puede ser empujado o retirado por terceros a un costado de la vía o para regresar a la misma, sin que esto implique sanción alguna, mas no para terminar un tramo cronometrado.

**18.19** Si un vehículo es ayudado, asistido o empujado por terceros para concluir un tramo cronometrado o enlace, será causal de exclusión de la competencia. En caso de una situación de riesgo, el auto podrá ser ayudado, asistido o empujado por terceros para reubicarlo en un zona segura. La inobservancia de esta norma, determina la exclusión.

**18.20** 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.

**18.21** 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.

**18.22** 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.

**18.23** En los tramos cronometrados 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.

**18.24** La mesa de control de largada se levantará una vez que haya partido el vehículo de cierre.

**18.25** La mesa de control de llegada se levantará una vez que se cumpla el tiempo máximo del último participante que haya tomado partida del tramo.

**18.26** Si un auto de competencia llega luego del vehículo de cierre, esta fuera de carrera y optará por el reenganche o reincorporación para al siguiente día de carrera. No se admitirá el reenganche o reincorporación en el mismo día. A la tripulación que opte por el reenganche o reincorporación, se le otorgará el tiempo máximo de cada tramo cronometrado no completado. Deberá solicitar por escrito y con firma de responsabilidad, el reenganche o reincorporación al Director de Carrera.

**18.27** Quien opte por el reenganche o reincorporación, deberá informar al Director de Competición, a través de una solicitud escrita o vía mail, quien a su vez evaluará dicho pedido con el Colegio de Comisarios Deportivos y tomarán una decisión, positiva o negativa, dependiendo las circunstancias.

**18.28** Obstruir de cualquier manera el carril izquierdo dentro del área de control, entre pancartas , 500 metros antes y después, es causal de penalización de 30 segundos al acumulado del participante.

**18.29** Cancelacion o suspension de un tramo cronometrado. Un tramo cronometrado que sea detenido, podrá ser declarado terminado, o cancelado por causas de fuerza mayor, por el Colegio de Comisarios Deportivos, en coordinación con el Director de Carrera, previa información del comisario de ruta e indicarán el sitio y hora en el que se volverá a reiniciar la competencia.

**18.30** Si el tramo cronometrado ha sido detenido antes de su terminación, la clasificación será la que corresponda al punto de:

**18.30.1** Detención, con la hora registrada en ese sitio de haber un control y de no haber control, se considerará desierto ese tramo.

**18.30.2** Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado 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.

**18.30.3** Bajo criterio del comisario, el mayor tiempo se determinará escogiendo entre los 4 últimos tiempos que hayan circulado el tramo en circunstancias normales.

**18.30.4** Se aplicará únicamente si más o igual al 50% de las tripulaciones que estuvieron en competencia, lograron pasar sin inconvenientes.

**18.30.5** Si un tramo es detenido habiendo pasado menos del 50% de autos en competencia, el tramo será anulado para todos.

**18.31** Incidentes en un tramo cronometrado. En caso de un accidente donde se requiera atención médica urgente, se aplica lo indicado en el Plan de Seguridad para Rallies.

**18.32** En todo momento, en el desarrollo de la competencia, los pilotos, copilotos, mecánicos y personas autorizadas, deberán acatar las disposiciones del COE Nacional.

## **ARTÍCULO 19. PUBLICACIÓN DE RESULTADOS Y PODIUM DE PREMIACIÓN**

### **19.1 Campeonato Nacional de Rally y Vuelta al Ecuador**

**19.1.1** Los únicos autorizados de la publicación de los resultados, es el Colegio de Comisarios Deportivos en coordinación con el Director de Carrera, en el formato que así lo definan. El club o asociación responsable del desarrollo de la competencia, entregará la información al Colegio de Comisarios Deportivos, para su revisión, análisis y posterior publicación. Se otorgará hasta treinta minutos para reclamar de posibles errores antes de oficializar los mismos. Si existe errores deben corregirse inmediatamente sin necesidad de un reclamo.

**19.1.2** 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.

### **19.2 Campeonatos regionales o provinciales y competencias particulares**

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

**19.2.2** 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 20. PREMIACION**

**20.1** 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.

**20.2** 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 justificados por escrito, ante el Director de Carrera, antes del acto de premiación, en cuyo caso delegarán a su concurrente para que lo haga.

## **ARTÍCULO 21. RECLAMACIONES Y APELACIONES**

**21.1** 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 Carrera,

quien a su vez remitirá al Colegio de Comisarios Deportivos, para su análisis, autorización del inicio del procedimiento y posterior resolución. Si en la hoja de inscripción de la competencia, no registra el nombre del concurrente, el reclamo no procede.

**21.2** 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, copia de la cédula y copia de la licencia deportiva FEDAK, hasta máximo 30 minutos después de leídos los resultados preliminares de la competencia. El concurrente del piloto reclamante, realizará el pago de la caución, por un valor de un mil (1.000,00) dólares americanos; dicho pago será en efectivo o vía transferencia bancaria, al momento de la presentación del reclamo. El valor podrá ser devuelto al reclamante, siempre y cuando la decisión del Colegio de Comisarios Deportivos, sea a su favor y el depositista reclamado, deberá cancelar el valor de dicha caución, a fin de cubrir los gastos incurridos por la verificación. La FEDAK de ser necesario, ubicará un técnico para subsanar la verificación técnica.

**21.3** 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.

**21.4** La presentación de un reclamo con respecto a las características técnicas de un auto, deberá ser específica de una sola parte del auto y presentada ante el Director de Carrera, 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 Carrera entregará el documento al Colegio de Comisarios Deportivos para que procedan con la verificación correspondiente.

**21.5** La verificación se la hará en la hora y lugar determinado por el Colegio de Comisarios Deportivos, dependiendo de los documentos que permitan la verificación y de las facilidades que preste el reclamado con su equipo técnico para hacerlo. Tanto el auto del reclamante y del reclamado ingresarán al parque cerrado. El Colegio de Comisarios Deportivos, solicitarán a los comisarios técnicos de la organización, remitan su informe a para los fines consiguientes.

**21.6** 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.

**21.7** Mientras dure un proceso de verificación, motivado por un reclamo presentado, el Colegio de Comisarios Deportivos, podrá disponer que los autos del reclamante y del reclamado estén en régimen de parque cerrado o no, para lo cual su decisión deberá estar motivada.

**21.8** 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.

**21.9** Las apelaciones deben ser presentadas por el concurrente del piloto a la FEDAK por escrito, debidamente sustentada y con firma de responsabilidad, hasta máximo 48 horas después de notificado por escrito sobre la sanción. Si ésta no cuenta con la firma, fecha y hora de presentación, no será válida. El derecho de apelación, será de un mil dólares (USD 1.000,00).

**21.10** Las resoluciones de la FEDAK, serán de carácter vinculante para las partes.

## ARTÍCULO 22. DESCALIFICACIONES

Serán motivo de descalificación, entre otros los siguientes puntos:

**22.1** NO llevar cascos protectores, cinturones puestos y abrochados, así como el overol de competencia en tramos cronometrados desde el control horario de salida hasta el control de llegada.

**22.2** Usar maniobras y conductas antideportivas (auto alcanzado auto pasado).

**22.3** Insultar, ofender y presionar a cualquier comisario durante o después de la competencia.

**22.4** El sobrepasar el tiempo máximo impuesto en el tramo cronometrado.

**22.5** Pasar un control en función en sentido contrario al recorrido aún de reversa.

**22.6** 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

**22.7** Circular en sentido contrario en un tramo de cronometrado, solo será permitido cuando el vehículo efectuó un trompo o para realizar la maniobra necesaria para retomar el sentido correcto de la ruta

**22.8** Quitar o modificar en forma intencional cualquier señal de ruta indicada en la libreta en perjuicio de los demás competidores

**22.9** Ocultar intencionalmente los números de competencia.

**22.10** Omitir el paso de algún control horario.

**22.11** Llevar a bordo del auto recipiente con combustibles, con la excepción del alcohol etílico en el botiquín.

**22.12** Pasar algún control fuera de los límites de tiempo de apertura y cierre.

**22.13** Las violaciones a las limitaciones de los reglamentos técnicos de las categorías.

**22.14** El cambio del block de motor del automóvil u otra parte que requiera verificación, durante la competencia sin autorización previa del Director de Carrera y el Colegio de Comisarios Deportivos.

**22.15** La falta de cualquiera de los requisitos de seguridad especificados en reglamento.

**22.16** Hacer protestas públicas, por cualquier medio electrónico o de comunicación, deberá seguir el órgano regular.

**22.17** Que los vehículos de servicio (asistencia) sean reportados circulando dentro de algún tramo cronometrado ya iniciado

**22.18** Pasar lanzados al inicio de un tramo cronometrado sin autorización del comisario.

**22.19** Participar bajo el influjo de drogas o bebidas alcohólicas.

**22.20** No llevar la publicidad entregada por la organización, durante toda la competencia (tramos cronometrados, enlaces, parque de asistencia).

**22.21** Cualquier violación al presente reglamento.

**22.22** El hacer hoja ruta dentro del periodo estipulado en el reglamento particular de la competencia en desarrollo (los días de carrera).

**22.23** El hacer hoja de ruta con un auto de competencia.

**22.24** El entrenar con un auto de competencia dentro del periodo estipulado en el reglamento particular de la competencia en desarrollo (los días de carrera).

**22.25** Hacer mecánica, cambiar o modificar cualquier pieza del auto en cualquiera de los parques cerrados, sin autorización de los comisarios deportivos.

**22.26** Realizar cualquier tramo cronometrado con tripulación incompleta.

**22.27** Recibir asistencia mecánica (daño mecánico) de terceros dentro del tramo cronometrado.

**22.28** Recibir asistencia, ser empujado, remolcado por terceros ajenos a la competencia incluyendo abastos en tramos cronometrados, salvo en situaciones que ponga en riesgo a la tripulación y demás participantes.

**22.29** Violentar sellos de seguridad, colocados en las verificaciones técnicas sin previa autorización.

## **ARTÍCULO 23. NEUMÁTICOS**

**23.1** 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.

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

**23.3** 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.

**23.4** 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.

**23.5** En competencias de asfalto, se permite el uso de llantas de asfalto (Tarmac), semislicks. Se prohíbe el uso de llantas slick (100% lisas).

**23.6** Está prohibido el uso de neumáticos con clavos.

**23.7** 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.

**23.8** 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.

**23.9** NO se permite el ajuste de la presión de los neumáticos, en zonas de control y tampoco en el parque cerrado.

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

**23.11** Los neumáticos a utilizar en el año 2022 por los participantes en todas las categorías que participan en las competencias del Campeonato Nacional de Rally y Vuelta al Ecuador, serán provistos por el proveedor que pacte comercialmente el piloto o equipo. En cada válida del Campeonato Nacional de Rally y Vuelta al Ecuador, cada participante informará al Colegio de Comisarios, las características de los neumáticos a utilizar. Utilizar neumáticos, en cualquier momento de la competencia, que no hubiesen registrado los participantes para la competencia, será motivo de exclusión del evento.

**23.12** Los participantes de las competencias del Campeonato Nacional de Rally, para el año 2022, deberán declarar al Colegio de Comisarios, el número de neumáticos que utilizarán en la competencia. Utilizar neumáticos, en cualquier momento de la competencia, que no hubiesen declarado los participantes, será motivo de exclusión del evento. El Colegio de Comisarios, realizará los controles que consideren oportunos durante el desarrollo de la competencia.

**23.13** Cualquier otra disposición que considere el Colegio de Comisarios Deportivos y que será comunicada oportunamente a los participantes.

## **ARTÍCULO 24. REQUERIMIENTOS ORGANIZATIVOS**

**24.1** El Directorio de la FEDAK, según lo dispuesto en sus estatutos Art. 36, organiza directamente o conjuntamente con los clubes afiliados los campeonatos nacionales a través de las Comisiones de cada ramo según sea el caso. Para el efecto, el club o asociación afiliado, obligatoriamente deberá cumplir con los siguientes requerimientos organizativos:

- Directorio vigente (no prorrogado en funciones), registrado ante el Ministerio del Deporte.
- Para las inscripciones de las competencias, el club o asociación deberá mantener en una institución financiera del país, cuenta de ahorros o corriente, para receptor los valores. NO se permite la recepción de las inscripciones en cuentas personales de los directivos o socios del club o asociación. Esto, en el marco del Artículo 20 del Reglamento Sustitutivo al Reglamento General de la Ley del Deporte, Educación Física y Recreación.
- Documento debidamente legalizado ante un notario, deslindando responsabilidad a los directivos de la FEDAK, de la competencia en mención.
- Plan de socialización a la población directamente involucrada, por donde transitarán los vehículos de competencia.
- Justificar apoyo de las autoridades locales.
- Justificar acuerdos o contratos con auspiciante, para el desarrollo de la competencia.
- Justificar capacidad hotelera y gestionar descuentos para los deportistas.
- Lanzamiento oficial de la competencia de rally, mediante rueda de prensa.
- Información pública de la competencia, página web, redes sociales.

- Cobertura de inicio a fin de la competencia, a través de plataformas digitales, para el conocimiento del público.
- Placa oficial de la competencia de rally.
- Afiche promocional de la competencia de rally.
- Tarima o estructura para la presentación de los pilotos y copilotos.
- Espacio físico para el parque de asistencia y parque cerrado (mínimo 1 hectárea)
- Carpa, mesas, sillas, demás materiales requeridos para cada punto de control de partida y llegada.
- Sistema de tiempos con relojes digitales en partida y llegada.
- Sistema de tiempos en línea.
- Equipo de balanza para constatar el peso reglamentario de los vehículos.
- Herramientas para la revisión técnica.
- Materiales para la revisión administrativa (hojas, esferos, etc.) y técnica (precintos, cintas, etc.)
- Iluminación y Amplificación (sonido, micrófono y maestro de ceremonias).
- Palco oficial para autoridades.
- Seguridad (vallas y policía).
- Suministro de energía eléctrica adicional en caso de una interrupción del servicio eléctrico.
- Al menos dos ambulancias con paramédicos.
- Clínica u Hospitales autorizados para posibles evacuaciones.
- Extintores en cada punto de partida y llegada.
- Contar con al menos 25 oficiales capacitados, entre comisarios deportivos, técnicos, cronometristas, de seguridad, de ruta, entre otros.
- Disponer de los siguientes vehículos (De preferencia, gestionar auspicios con marcas de vehículos):
  - o Vehículo Seguridad Público
  - o Vehículo 000
  - o Vehículo 00
  - o Vehículo 0
  - o Vehículo escoba
  - o Vehículos para los Comisarios
- Para la premiación, deberán efectuar rueda de prensa de los ganadores.
- Entrega de premios (trofeos) por categorías, para:
  - o Piloto ganador - Primer lugar
  - o Piloto ganador - Segundo lugar
  - o Piloto ganador - Tercer lugar
- Entrega de premios (medallas) por categorías, para:
  - o Copiloto ganador – Primer lugar
  - o Copiloto ganador – Segundo lugar
  - o Copiloto ganador – Tercer lugar

**24.2 Personal y equipamiento de seguridad en áreas específicas:** Para garantizar la seguridad en los lugares que se mencionan, la Organización debe cumplir con los siguientes requerimientos:

Control horario y largada de prueba especial:

- Policía
- Bombero con 2 matafuegos 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 matafuegos de 10 Kg c/u
- Personal de seguridad de la Organización

Controles horarios en otros sectores

- Policía
- Bombero con 1 matafuegos de 10 kg
- Personal de Seguridad de la Organización

Parque de asistencia – parque cerrado

- Policía
- 2 Bomberos con 4 Matafuegos 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 Matafuegos de 10 Kg
- Personal de Seguridad

**24.3** 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.

**24.4** 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.

**24.5** No se podrá autorizar la largada de un tramo cronometrado, 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.

**24.6** 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 exclusión de la fecha asignada de la competencia del Campeonato Nacional de Rally y Vuelta al Ecuador. La Comisión Nacional de Rally, podrá asignar la fecha a otro club o asociación o retirar la fecha del calendario.

**24.7** Las competencias organizadas por los clubes o asociaciones, que no cuenten con la autorización escrita de la Comisión Nacional de Rally de la FEDAK, serán de exclusiva responsabilidad de quien las autorice y de los organizadores, tanto civil, penal y extrajudicialmente.

**24.8** 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, 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.

**24.9** 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

#### **24.10 Seguros**

**24.10.1** 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.

**24.10.2** 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.

**24.10.3** Se recomienda a los clubes o asociaciones responsables del desarrollo de las competencias de rally, gestionar un seguro de responsabilidad civil, que deberá garantizar la responsabilidad civil hacia terceros del piloto y copiloto, participantes del evento. Se recomienda que la póliza, contemple lo siguiente:

- La póliza de seguro, deberá indicar el nombre de los competidores. El monto de la cobertura se expresará en dólares americanos.
- La cobertura de seguro deberá estar vigente, para los competidores que estén corriendo 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.

**24.10.4** La prima del seguro, deberá ser cancelada por el participante al club o asociación responsable del desarrollo de la competencia, al momento de las verificaciones administrativas.

## ARTÍCULO 25. LICENCIAS DEPORTIVAS FEDAK

**25.1** Documento obligatorio, emitido por la FEDAK, para el piloto y copiloto para poder participar en cualquier competencia automovilística en el Ecuador.

**25.2** Vigencia de las Licencias Deportivas: Todas las Licencias Deportivas emitidas por la FEDAK, son anuales con vigencias del 01 de enero hasta el 31 de diciembre del año en curso.

**25.3** Suspensión de la Licencia Deportiva: Todo piloto, acompañante o concursante que participe en competencias NO autorizadas por la FEDAK, serán suspendidos, de acuerdo a la normativa respectiva.

**25.4** Cada piloto y copiloto, es responsable de la obtención de la Licencia Deportiva FEDAK.

## ARTÍCULO 26. 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 Rallye. 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 rallye deben considerarse, en todas las cuestiones de procedimiento, como Competiciones de velocidad.

**Inicio de la competencia:** La competencia se inicia a partir del día en que se formalicen las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad.

**Día de competencia:** Se considera a un sector o etapa, con un grupo de tramos cronometrados 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.

**Tramo cronometrado (TC):** Tramo de velocidad cronometrado en caminos cerrados al tráfico normal, comprendidos entre el control de largada y llegada indicados en la hoja de ruta.

**Sector (S):** Se considera sector al espacio entre dos puestos de control de salida o entrada a parque de asistencia.

**Power Stage:** Es el tramo cronometrado definido en el Reglamento Particular de la competencia, con un recorrido mínimo de 6 y máximo de 12 Km, que otorga puntos adicionales al primero, segundo y tercer lugar, una vez conformada la categoría.

**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.

**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.

**Parque Cerrado:** Zona en la cual no se puede hacer reparaciones, asistencia o aprovisionamiento por parte de los mecánicos o su equipo de servicio, únicamente se permite abasto técnico con autorización de los comisarios.

**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.

**Participante:** Se considera participante a la tripulación y vehículo que una vez pasada la revisión técnica y mecánica dentro de los horarios estipulados, haya tomado partida del primer control horario.

**Reenganche o reincorporación:** permite a un vehículo que no terminó un día o etapa de competencia seguir participando al día siguiente. No se permite reenganchar o reincorporarse de tramo a tramo en el mismo día de competencia.

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

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

**Carnet de control de tiempos:** Tarjeta destinada a la anotación de tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario, por parte de los comisarios de ruta.

**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.

**Tripulación:** La tripulación está conformada por dos personas a bordo en cada vehículo. Los dos miembros de la tripulación se denominarán piloto y copiloto.

**Piloto:** Persona que compite conduciendo el vehículo. Se le otorga los tiempos de clasificación y el 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 sancionar con tarjeta amarilla a un deportista o a un club o asociación responsable del desarrollo de una competencia, si observa una falta grave de cumplimiento con los reglamentos. La FEDAK podrá decidir la inclusión o no a los sancionados en 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 Club organizador de una competencia, si observa faltas menores de cumplimiento con los reglamentos y los compromisos asumidos (seguridad, itinerario, estructura administrativa, etc.) Para ser incluido en el calendario del año siguiente el club organizador debe aceptar e implementar la lista de correcciones decididas por la CNR.

**Equipo:** Denominación que se aplica al grupo conformado por hasta 3 tripulaciones de 3 diferentes autos: piloto, copiloto, concurrente, mecánicos y equipo de servicio de un vehículo.

**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 el directorio de la FEDAK sobre una resolución del Colegio de Comisarios Deportivos.

**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).

**Temporada Regular:** Se entiende por temporada regular a las competencias de Rally de campeonato nacional del año en curso

**Test de rally:** Test deportivo desarrollado única y exclusivamente por un piloto o un equipo de rally, en carretera abierta 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.

## ARTÍCULO 27. SANCIONES

**27.1** 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 las siguientes sanciones:

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

### 27.2 Sanciones económicas:

- Por conducta anti deportiva del piloto (Aparte de la sanción deportiva o técnica): **USD 500**
- Reclamos airados a las autoridades: **USD 500**
- 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 1.000**
- 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.: **USD 1.500**

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.

### 27.3 Sanciones temporales, definitivas:

- 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.:

#### **Descalificación del evento, suspensión de 3 fechas del campeonato.**

- 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.:

#### **Descalificación de la prueba, EXCLUSIÓN del campeonato.**

- 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.

**27.4** Las Comisiones Nacionales tienen la atribución y facultad de sancionar, según los reglamentos y el Código Deportivo Internacional, a los pilotos, copilotos, concurrentes, asistentes, mecánicos, preparadores, comisarios, funcionarios, clubes, a los representantes legales de los clubes, asociaciones provinciales, y representantes legales de las asociaciones provinciales, y a todos persona natural o jurídica, resolución que podrá ser apelada ante la comisión disciplinaria y su resolución causara ejecutoria, según lo dispuesto en el Estatuto de la FEDAK Artículo 42.

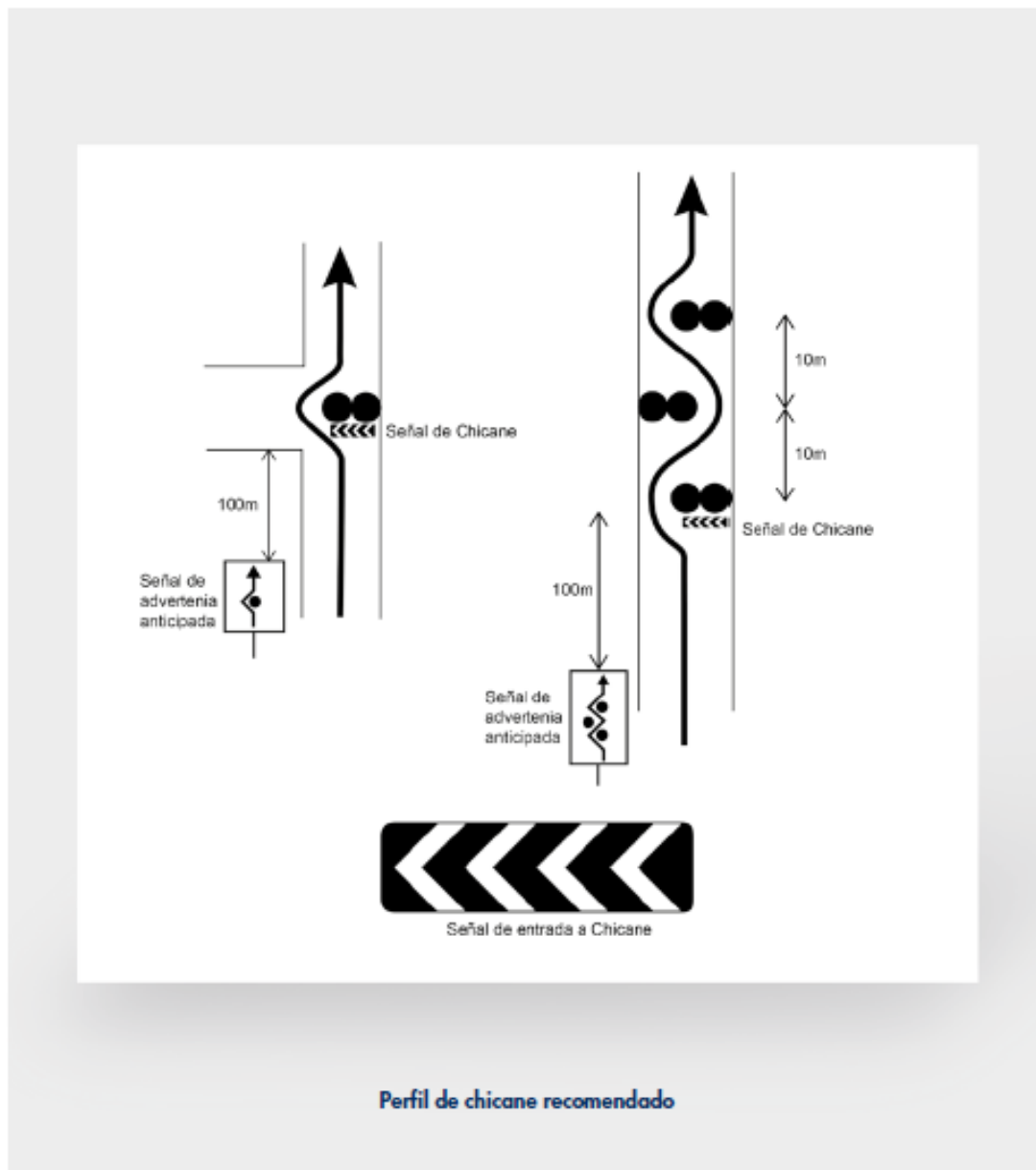
ANEXO 1 Chicanes

### 3.9 CHICANES

Las chicanes pueden utilizarse en un tramo especial para reducir la velocidad antes de determinados puntos de alto riesgo. No obstante, lo deseable es que, en la medida de lo posible, el tramo se planifique de forma que no sean necesarias. Todas las chicanes deben apuntarse en el libro de ruta y estar ya señalizadas o colocadas durante el reconocimiento.

Para mantener cierta coherencia entre tramos y eventos, debe respetarse una distancia de 10 metros entre pared y pared.

Es importante marcar la dirección de la chicane con flechas o rayas oblicuas, y colocar en su aproximación un panel de «100 m». La posición exacta de los elementos de la chicane debe marcarse claramente con una línea pintada, de manera que puedan recolocarse si se mueven del sitio.



ANEXO 2 Cronograma / Itinerario

| START (Section 1/Sección 1)           |  |             |               |               |             |               | THURSDAY, APRIL 26, 2018        |  |
|---------------------------------------|--|-------------|---------------|---------------|-------------|---------------|---------------------------------|--|
| TC - SS                               | LOCATION   | SS Dist.    | Liaison Dist. | Total Dist.   | Target Time | First car due |                                 |  |
| CH - PE                               | LUGAR  | Dist. PE    | Dist. Enlace  | Dist. Total   | T. Otorg.   | Paso 1º auto  |                                 |  |
| 0                                     | VILLA CARLOS PAZ - Service OUT                               |             |               |               |             | 16:00         |                                 |  |
| <b>RZ 1</b>                           | <b>REFUEL ALL COMPETITORS</b>                                |             |               |               |             |               |                                 |  |
|                                       | Km to next refuel - Km hasta siguiente reabastecimiento      | (1,90)      | (98,98)       | (100,88)      |             |               |                                 |  |
| 0A                                    | CORDOBA - Regrouping IN (Early check in is allowed)          |             | 48,98         | 48,98         | 1:10        | 17:10         |                                 |  |
| <b>RE START (Section 2/Sección 2)</b> |  |             |               |               |             |               | <b>THURSDAY, APRIL 26, 2018</b> |  |
| 0B                                    | CORDOBA - Regrouping OUT                                     |             |               |               |             | 19:05         |                                 |  |
| SSS 1                                 | Super Especial CIUDAD DE CORDOBA (Live TV)                   | 1,90        |               |               |             | 19:08         |                                 |  |
| 1A                                    | VILLA CARLOS PAZ - Parc Fermé IN (Early check in is allowed) |             | 50,00         | 51,90         | 1:10        | 20:18         |                                 |  |
| <b>Overnight Regrouping</b>           |  |             |               |               |             |               |                                 |  |
| <b>Thursday Totals</b>                |  | <b>1,90</b> | <b>98,98</b>  | <b>100,88</b> |             |               |                                 |  |

| RE START (Section 3/Sección 3)        |  |              |               |               |             |               | FRIDAY, APRIL 27, 2018        |  |
|---------------------------------------|--|--------------|---------------|---------------|-------------|---------------|-------------------------------|--|
| TC - SS                               | LOCATION   | SS Dist.     | Liaison Dist. | Total Dist.   | Target Time | First car due |                               |  |
| CH - PE                               | LUGAR  | Dist. PE     | Dist. Enlace  | Dist. Total   | T. Otorg.   | Paso 1º auto  |                               |  |
| 1B                                    | Parc Fermé OUT / Service IN  | -            | -             | -             | -           | 6:25          |                               |  |
|                                       | <b>SERVICE A - CARLOS PAZ</b>  | (1,90)       | (98,98)       | (100,88)      | 0:15        |               |                               |  |
| 1C                                    | Service OUT  | -            | -             | -             | -           | 6:40          |                               |  |
| <b>RZ 2</b>                           | <b>REFUEL ALL COMPETITORS</b>  |              |               |               |             |               |                               |  |
|                                       | Km to next refuel - Km hasta siguiente reabastecimiento  | (16,65)      | (109,01)      | (125,66)      |             |               |                               |  |
| 2                                     |  |              | 97,54         | 97,54         | 1:30        | 8:10          |                               |  |
| SS 2                                  | LAS BAJADAS / VILLA DEL DIQUE (I)  | 16,65        |               |               |             | 8:13          |                               |  |
| <b>RZ 3</b>                           | <b>REMOTE REFUEL ALL COMPETITORS</b>   |              |               |               |             |               |                               |  |
|                                       | Km to next refuel - Km hasta siguiente reabastecimiento  | (57,43)      | (54,36)       | (111,79)      |             |               |                               |  |
| 3                                     |  |              | 19,53         | 36,18         | 0:44        | 8:57          |                               |  |
| SS 3                                  | AMBOY / YACANTO (I)  | 33,58        |               |               |             | 9:00          |                               |  |
| 4                                     |  |              | 39,74         | 73,32         | 1:10        | 10:10         |                               |  |
| SS 4                                  | SANTA ROSA / SAN AGUSTIN (I)   | 23,85        |               |               |             | 10:13         |                               |  |
| <b>RZ 4</b>                           | <b>REMOTE REFUEL ALL COMPETITORS</b>   |              |               |               |             |               |                               |  |
|                                       | Km to next refuel - Km hasta siguiente reabastecimiento  | (6,04)       | (90,75)       | (96,79)       |             |               |                               |  |
| 4A                                    | Regrouping IN  |              | 92,89         | 116,74        | 1:40        | 11:53         |                               |  |
| <b>RE START (Section 4/Sección 4)</b> |  |              |               |               |             |               | <b>FRIDAY, APRIL 27, 2018</b> |  |
| 4B                                    | Regrouping OUT   | -            | -             | -             | Max. 0:12   | 12:05         |                               |  |
| SSS 5                                 | Super Especial Parque Temático (I) (2 LAPS)  | 6,04         |               |               |             | 12:08         |                               |  |
| 5A                                    | Technical Zone IN  |              | 4,42          | 10,46         | 0:25        | 12:33         |                               |  |
| 5B                                    | Technical Zone OUT / Service IN  | -            | -             | -             | 0:10        | 12:43         |                               |  |
|                                       | <b>FLEXI SERVICE C - CARLOS PAZ</b>  | (80,12)      | (254,12)      | (334,24)      | 0:45        |               |                               |  |
| 5C                                    | Service OUT / Parc Fermé IN / For all classified cars (except re-starting crews) (Early check in is allowed) |              |               |               |             | 00:00         |                               |  |
| <b>Friday Totals</b>                  |  | <b>80,12</b> | <b>254,12</b> | <b>334,24</b> |             |               |                               |  |

| RE START (Section 6/Sección 6)        |   |               |               | SATURDAY, APRIL 28, 2018 |             |               |  |
|---------------------------------------|---|---------------|---------------|--------------------------|-------------|---------------|--|
| TC - SS                               | LOCATION  | SS Dist.      | Liaison Dist. | Total Dist.              | Target Time | First car due |  |
| CH - PE                               | LUGAR   | Dist. PE      | Dist. Enlace  | Dist. Total              | T. Obrg.    | Paso 1° auto  |  |
| 8D                                    | Parc Ferme OUT / Service IN                             | -             | -             | -                        | -           | 7:30          |  |
| <b>SERVICE D - CARLOS PAZ</b>         |   | <b>(0,00)</b> | <b>(0,00)</b> | <b>(0,00)</b>            | <b>0:15</b> |               |  |
| 8E                                    | Service OUT   | -             | -             | -                        | -           | 7:45          |  |
| <b>RZ 5</b>                           | <b>REFUEL ALL COMPETITORS</b>                           |               |               |                          |             |               |  |
|                                       | Km to next refuel - Km hasta siguiente reabastecimiento | (13,92)       | (29,99)       | (43,91)                  |             |               |  |
| 9                                     |   |               | 19,68         | 19,68                    | 0:35        | 8:20          |  |
| SS 9                                  | TANTI - MATADEROS (I)                                   | 13,92         |               |                          |             | 8:23          |  |
| <b>RZ 6</b>                           | <b>REMOTE REFUEL ALL COMPETITORS</b>                    |               |               |                          |             |               |  |
|                                       | Km to next refuel - Km hasta siguiente reabastecimiento | (63,98)       | (70,26)       | (134,24)                 |             |               |  |
| 10                                    |   |               | 12,53         | 26,45                    | 0:37        | 9:00          |  |
| SS 10                                 | LOS GIGANTES - CUCHILLA NEVADA (I) (Live TV)            | 16,02         |               |                          |             | 9:08          |  |
| 11                                    |   |               | 0,99          | 17,01                    | 0:24        | 9:32          |  |
| SS 11                                 | CUCHILLA NEVADA - RIO PINTOS (I)                        | 41,92         |               |                          |             | 9:35          |  |
| 11A                                   | Regrouping IN   |               | 62,81         | 104,73                   | 1:50        | 11:25         |  |
| <b>RE START (Section 7/Sección 7)</b> |   |               |               |                          |             |               |  |
| <b>SATURDAY, APRIL 28, 2018</b>       |   |               |               |                          |             |               |  |
| 11B                                   | Regrouping OUT  | -             | -             | -                        | Max. 0:10   | 11:35         |  |
| SSS 12                                | Super Especial Parque Temático (II) (2 LAPS)            | 6,04          |               |                          |             | 11:38         |  |
| 12A                                   | Parc Ferme IN   | -             | 4,42          | 10,46                    | 0:25        | 12:03         |  |
| <b>Saturday Totals</b>                |   | <b>77,90</b>  | <b>100,43</b> | <b>178,33</b>            |             |               |  |

| TOTALS OF THE RALLY |               |               |               |              |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
|                     | SS            | LIAISON       | TOTAL         | %            |
| Thursday Totals     | 1,90          | 98,98         | 100,88        | 1,88         |
| Friday Totals       | 80,12         | 254,12        | 334,24        | 23,97        |
| Saturday Totals     | 77,90         | 100,43        | 178,33        | 43,68        |
| <b>TOTALS 9 SS</b>  | <b>159,92</b> | <b>453,53</b> | <b>613,45</b> | <b>26,07</b> |

NOTAS

- Los cuadros que muestran visitas al parque de servicio y zonas de servicio remoto deben tener un borde negro grueso y, cuando se imprime en color, un tono de relleno celeste.
- Los cuadros que muestran reagrupamientos u otras actividades de control de tiempos deben tener un borde negro delgado y sin sombra de relleno.
- Los cuadros que muestran cualquier reabastecimiento de combustible deben tener un fino contorno negro y un tono de relleno amarillo.
- Las casillas que muestran las distancias de sección antes de un reagrupamiento nocturno y las cifras totales de Fin del Rally deben tener un fino contorno negro y un tono de relleno gris claro.
- Todas las visitas al parque de servicios llevan una letra A, B, C, etc.
- CH 0 es siempre el comienzo de la competencia de rally. Una largada ceremonial "independiente" no se considera como CH 0.
- Anote los números de sección en el margen derecho.

Fuente. Reglamento Deportivo 2021 - Argentina



- Puede haber un libro para todo el rally.
- El libro de ruta será de tamaño A5 y estará encuadernado sobre el lado izquierdo con un elemento metálico u otro adecuado que permita una abertura de 360°.
- La impresión deberá ser de ambos lados, con un papel de 90 g de grosor o más.
- La impresión deberá estar en papel blanco. No hay ningún requerimiento de usar colores para distinguir entre tramos cronometrados y secciones de ruta, lo cual se logra por un sombreado de la columna "Dirección" (ver ejemplo).
- El tiempo permitido para cada sección será expresado en horas y minutos
- No habrá más de 6 instrucciones por página (en caso de 6 instrucciones por página el encabezamiento será más pequeño 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:
  - o Una lista de hospitales/centros médicos
  - o 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 los Tramos Cronometrados. 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 tramo cronometrado. No es necesaria una nueva página desde el control stop luego de un tramo cronometrado, 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:
  - o Una escala
  - o La dirección norte
  - o Ruta de reconocimiento (solamente en el caso de que no haya ningún libro de ruta separado para el reconocimiento)
  - o Ruta alternativa
  - o 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 tramo cronometrado 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 del tramo cronometrado 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 tramo cronometrado.
- 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:
  - o Formulario de abandono (opcional).
  - o Formulario de solicitud de relargada (reenganche).

---

### **Cambios**

- En caso de que haya un cambio en el libro de ruta (por ejemplo con un boletín) no solamente deberán mostrarse los cuadros de indicación cambiada, sino también que deberán estar impresos el último y primer cuadro 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 tramo cronometrado.
- 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.


*Fuente. Reglamento Deportivo 2021 - Argentina*

ANEXO 4 Carnes de Control – Campeonato Nacional de Rally

| Logo of Rally |                         | Car No. |                   | <b>Timecard A</b> |             | 15 Jan 2012 |            | FIA        |  |
|---------------|-------------------------|---------|-------------------|-------------------|-------------|-------------|------------|------------|--|
| TC 0          | <b>Start</b>            |         |                   |                   |             |             |            | COMPLETION |  |
|               | ACTUAL START            |         | TARGET TIME       |                   | DRIVE TIME  |             |            |            |  |
|               | TC 0                    |         | 01 10             |                   | TC 1        |             |            |            |  |
| TC 1          |                         |         |                   |                   |             |             |            |            |  |
| TC 1          | <b>SS 1 Stage Name</b>  |         |                   |                   |             |             |            | COMPLETION |  |
|               | PROVISIONAL START       |         | ACTUAL START      |                   | TARGET TIME |             | DRIVE TIME |            |  |
|               | SS 1                    |         | TC 1              |                   | 00 35       |             | TC 2       |            |  |
| TC 2          |                         |         |                   |                   |             |             |            |            |  |
| TC 2          | <b>SS 2 Stage Name</b>  |         |                   |                   |             |             |            | COMPLETION |  |
|               | PROVISIONAL START       |         | ACTUAL START      |                   | TARGET TIME |             | DRIVE TIME |            |  |
|               | SS 2                    |         | TC 2              |                   | 01 05       |             | TC 3       |            |  |
| TC 3          |                         |         |                   |                   |             |             |            |            |  |
| TC 3          | <b>SS 3 Stage Name</b>  |         |                   |                   |             |             |            | COMPLETION |  |
|               | PROVISIONAL START       |         | ACTUAL START      |                   | TARGET TIME |             | DRIVE TIME |            |  |
|               | SS 3                    |         | TC 3              |                   | 01 30       |             | TC 3A      |            |  |
| TC 3A         |                         |         |                   |                   |             |             |            |            |  |
| TC 3A         | <b>Regroup/TechZone</b> |         |                   |                   |             |             |            |            |  |
|               | TARGET TIME             |         | PROVISIONAL START |                   |             |             |            |            |  |
|               | 00 03                   |         | TC 3A             |                   |             |             |            |            |  |
| TC 3B         |                         |         |                   |                   |             |             |            |            |  |
|               | 00 13                   |         | TC 3B             |                   |             |             |            |            |  |

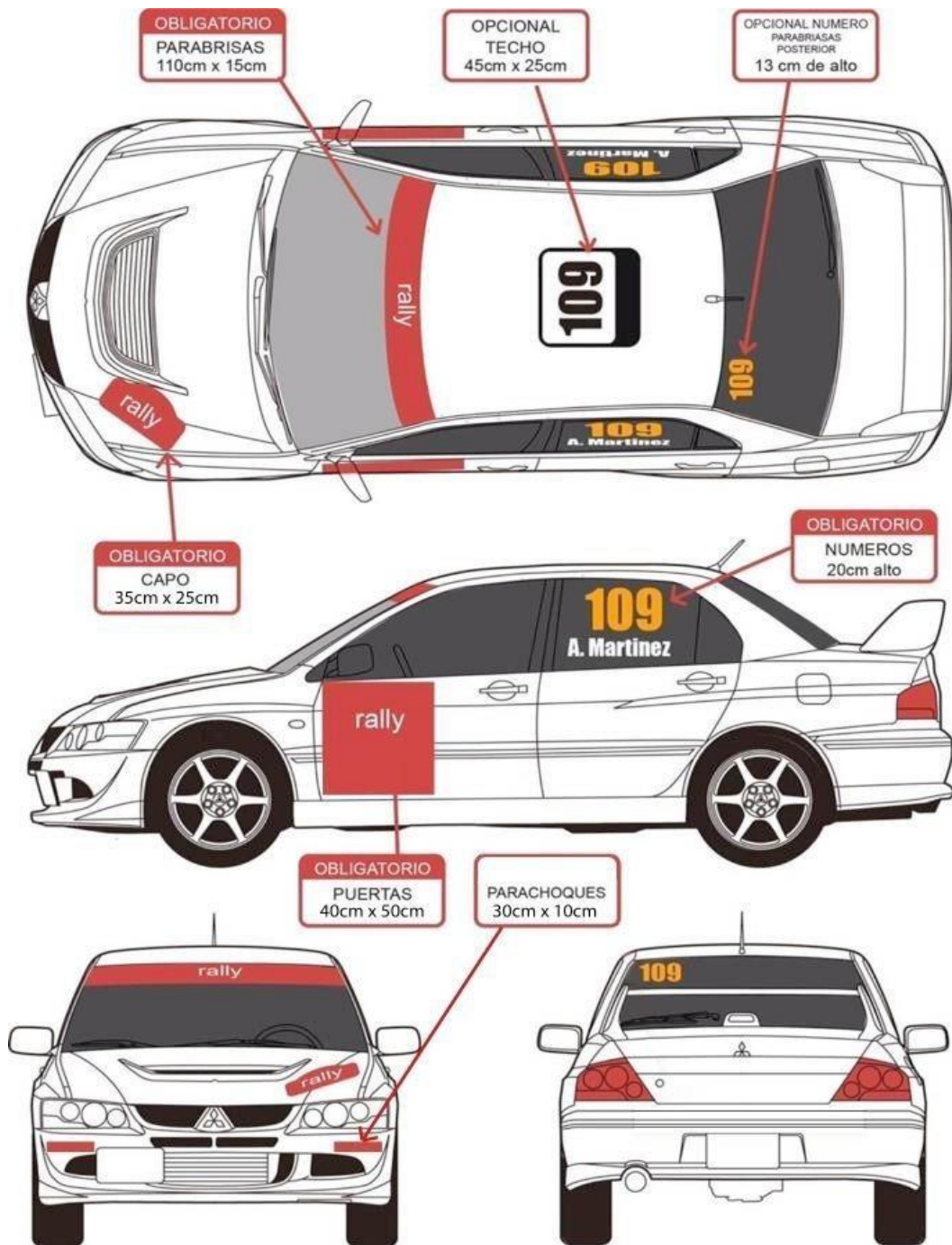
Fuente. Reglamento Deportivo 2021 - Argentina

ANEXO 5 Carnes de Control – Vuelta al Ecuador

|   |               |                   |                         |                              |          |
|---|---------------|-------------------|-------------------------|------------------------------|----------|
|  |               |                   |                         | <b>Auto No.</b><br><br>..... |          |
| <b>ETAPA 2 LOJA – EL ORO</b>  |               |                   |                         |                              |          |
| <b>TC 1: EERSSA – LA VEGA GUAYABAL</b>  |               |                   |                         |                              |          |
| <b>Distancia</b>  | <b>11 Kms</b> |                   | <b>T. Máximo</b>        | <b>25 min.</b>               |          |
| <b>CONTROL 1</b>  |               |                   | <b>SALIDA ENLACE 1</b>  |                              |          |
| <b>INGRESO</b>  |               |                   | <b>h</b>                | <b>m</b>                     |          |
| <b>h</b>  | <b>m</b>      | <b>s</b>          |                         |                              |          |
| <b>SALIDA</b>   |               |                   | <b>Enlace 1 : 2 Kms</b> |                              |          |
| <b>h</b>  | <b>m</b>      | <b>s</b>          | <b>15 mins.</b>         |                              |          |
| <b>LLEGADA</b>  |               |                   | <b>Tiempo</b>           |                              |          |
| <b>h</b>  | <b>m</b>      | <b>s</b>          | <b>m</b>                | <b>s</b>                     | <b>d</b> |
| <b>Enlace 2:</b>  |               | <b>34.90 kms.</b> | <b>Penalización</b>     |                              |          |
| <b>1 h 10 mins.</b>   |               |                   | <b>m</b>                | <b>s</b>                     |          |

Fuente. Reglamento Particular Vuelta al Ecuador 2021

ANEXO 6 Ubicación de la publicidad e identificación en los autos.



ANEXO 7 Calendario de competencias del Campeonato Nacional de Rally 2022 y Vuelta al Ecuador 2022.

**FEDAK | CNR | CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY 2022**



**1st. STAGE**  
**TUNGURAHUA**  
Marzo 25 - 27

**2nd. STAGE**  
**COTOPAXI**  
Abril 22 - 24

**3rd. STAGE**  
**CHIMBORAZO**  
Mayo 20 - 22

**4th. STAGE**  
**CAÑAR - AZUAY**  
Junio 17 - 19

**5th. STAGE**  
**EL ORO**  
Julio 15 - 17

**6th. STAGE**  
**IMBABURA**  
Agosto 19 - 21

**7th. STAGE**  
**LOJA**  
Septiembre 23 - 25

\*Los participantes de las diferentes categorías, deberán participar en el total menos una de las válidas o competencias, para optar por los Campeonatos Nacionales de Piloto y Copiloto.

*James Acosta*  
GRÁFICOS Y FOTOGRAFÍA

**FEDAK | CNR | VUELTA AL ECUADOR 2022**



**11 AL 19 DE NOVIEMBRE**

La CNR reglamentará bonificaciones para el Campeonato Nacional de Rally 2022

*James Acosta*  
GRÁFICOS Y FOTOGRAFÍA

Nota: Comunicado oficial difundido el 23 de diciembre de 2021, a través de los canales de comunicación oficiales de la FEDAK.

## FEDERACIÓN ECUATORIANA DE AUTOMOVILISMO Y KARTISMO FEDAK

### COMISIÓN NACIONAL DE RALLY

#### REGLAMENTO NACIONAL DE SEGURIDAD PARA RALLIES 2022

C-001 / marzo 2022

##### Artículo 1. Aplicación

1.1 El presente Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies 2022, fundamentado en normas internacionales, 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. Equipamiento Piloto y Copiloto

###### 2.1 Ropa de carrera

En todas las competiciones automovilísticas de rally, es obligatorio para todos los pilotos y copilotos llevar overol o mono, guantes (opcional para copilotos), ropa interior (pantalón y buzo), una sotocasco o balaclava, zapatos o botas y calcetines que cumplan con los estándares de la normativa FIA 8856-2000 o bien por la nueva homologación FIA 8856-2018.

- Toda la ropa de homologación FIA 8856-2000 CADUCARÁ A 31/12/2028.
- Toda la ropa de homologación FIA 8856-2018 CADUCARÁ A LOS 10 AÑOS DE SU FECHA DE FABRICACIÓN.

Los competidores de rally, deben asegurarse que las prendas no sean demasiado apretadas, ya que esto reduce el nivel de protección. Los bordados cosidos directamente sobre el mono se efectuarán únicamente en la capa más externa, para un mejor aislamiento térmico. El material de los bordados y el hilo utilizado para su sujeción deben de ser a prueba de fuego.

La impresión en la ropa de los deportistas debe llevarse a cabo solamente por el fabricante del producto u otro fabricante y será a prueba de fuego y conforme a la norma ISO 15025. No se deben reducir las propiedades de la prenda. (Véase norma FIA 8856-2000 para todos los requisitos e instrucciones de uso).

Se limita a agua o aire a presión atmosférica los fluidos que pueden circular por cualquier sistema de enfriamiento usado por un piloto. El sistema de refrigeración de la prenda no debe suponer el contacto directo de la prenda con el líquido. Para las competiciones que tienen en un lugar con un calor extremo, se recomienda usar un sistema de refrigeración (conectado, por ejemplo, a la ropa interior diseñada para ese propósito y homologada según la norma FIA 8856-2000).

###### 2.2 Cascos y protector cervical

- Uso obligatorio del Casco (1 para piloto y 1 para copiloto), conforme norma FIA 8860-2018, con clips de anclaje para el protector cervical con el nombre y tipo de sangre.
- Uso obligatorio del sistema de protección cervical FHR (1 para piloto y 1 para copiloto), conforme norma FIA 8858-2010, Lista Técnica N°. 36.

##### Artículo 3. Estructura de Seguridad

En el marco del Reglamento Nacional Deportivo de Rally 2022, artículo 5:

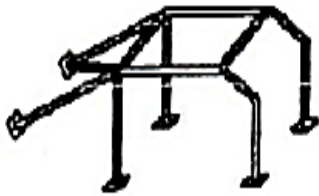
3.1 Autos con homologación FIA, deben cumplir lo dispuesto en la normativa internacional FIA.

3.2 Autos con Reglamento Nacional Técnico de Rally 2022, deben cumplir con las siguientes normas básicas:

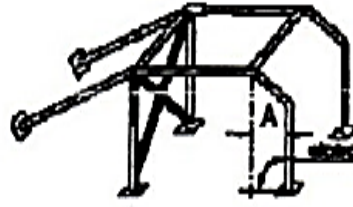
###### 3.2.1 Diseño y prescripciones

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, 12 y 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°



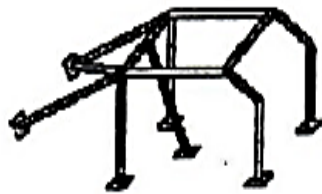
Dessin / Drawing N° 253-3



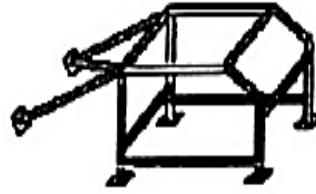
Dessin / Drawing N° 253-4



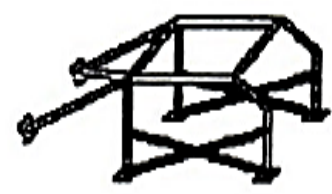
Dessin / Drawing N° 253-5



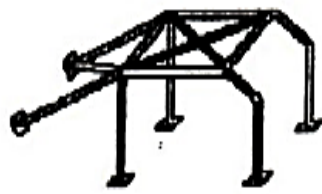
Dessin / Drawing N° 253-6



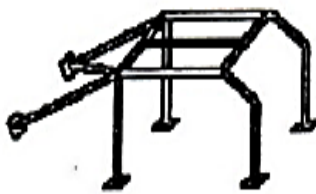
Dessin / Drawing N° 253-7



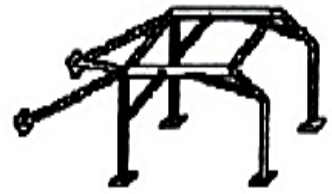
Dessin / Drawing N° 253-8



Dessin / Drawing N° 253-9



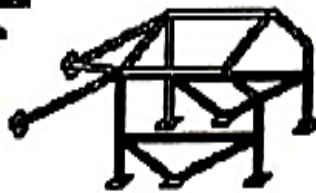
Dessin / Drawing N° 253-9A



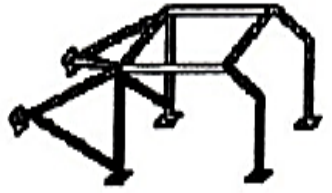
Dessin / Drawing N° 253-10



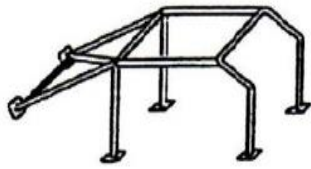
Dessin / Drawing N° 253-11



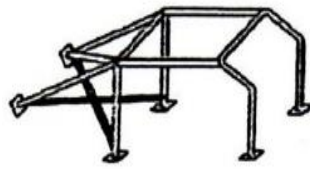
Dessin / Drawing N° 253-12



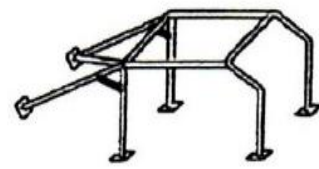
Dessin / Drawing N° 253-13



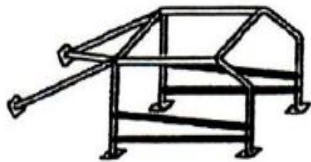
Dessin / Drawing N°253-14



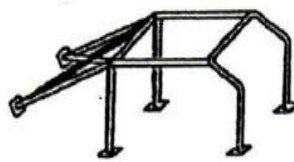
Dessin / Drawing N°253-15



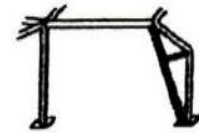
Dessin / Drawing N°253-16



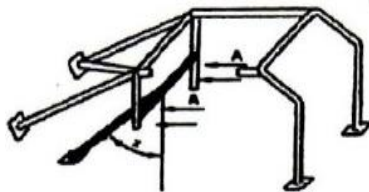
Dessin / Drawing N°253-17



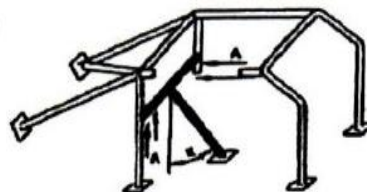
Dessin / Drawing N°253-17A



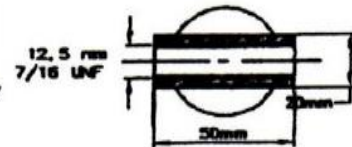
Dessin / Drawing N°253-17B



Ⓐ 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.

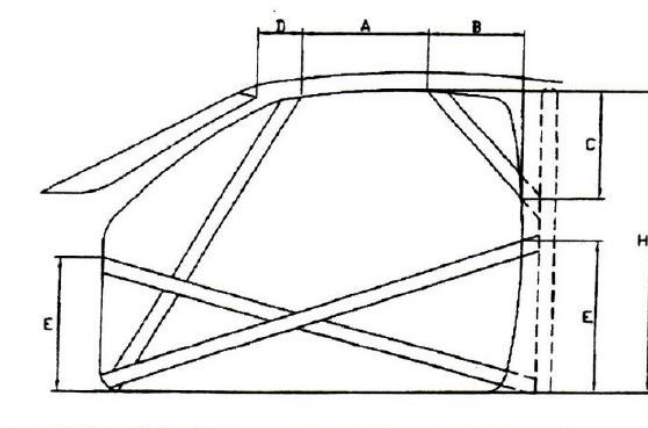
Pie de montaje:

- 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.

### 3.2.2 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

### 3.2.3 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 <sup>2</sup>            | 45 x 2.5 mm<br>o<br>50 x 2.0 mm | Barra antivuelco principal, (graf.253-39)<br>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 <sup>2</sup>            | 38 x 2.5 mm<br>o<br>40 x 2.0 mm | Otras partes de la estructura de seguridad  |

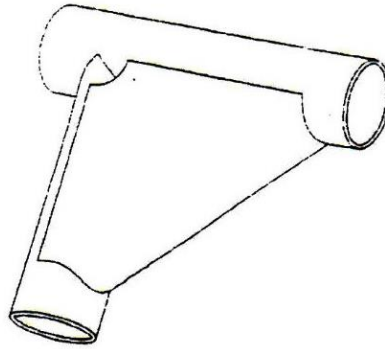
En el caso de acero sin aleaciones, el contenido máximo de aditivos será del 1% de manganeso y del 0,5% de otros elementos.

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

### 3.2.4 Butacas/Asientos y Fijaciones

Es obligatorio el uso de butacas/asientos bajo los estándares de la normativa FIA 8855-1992 o 8855-1999.

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

La butaca del piloto podrá moverse hacia atrás, pero el borde trasero de la butaca no debe pasar la línea determinada por el borde delantero del asiento trasero del modelo básico.

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.

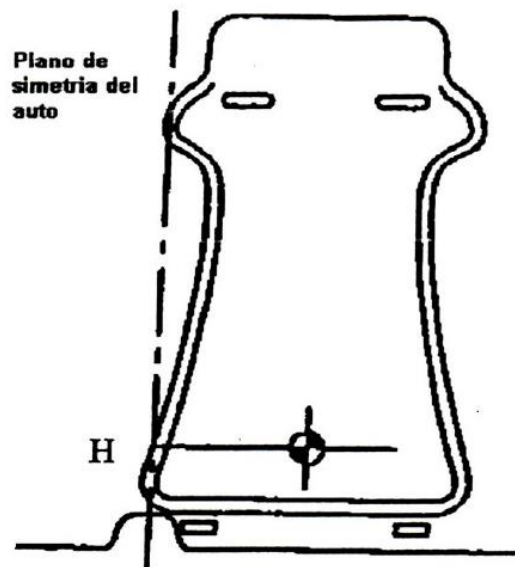
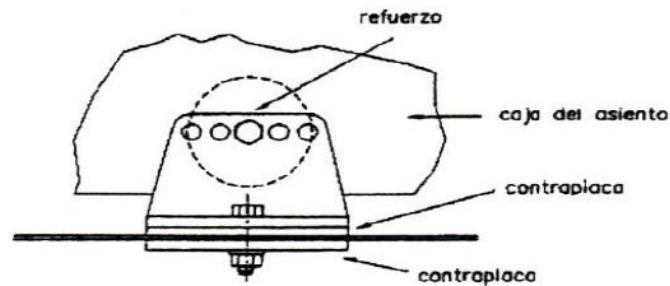


Gráfico N° VI (262 - 6)

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 40cm<sup>2</sup> 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.

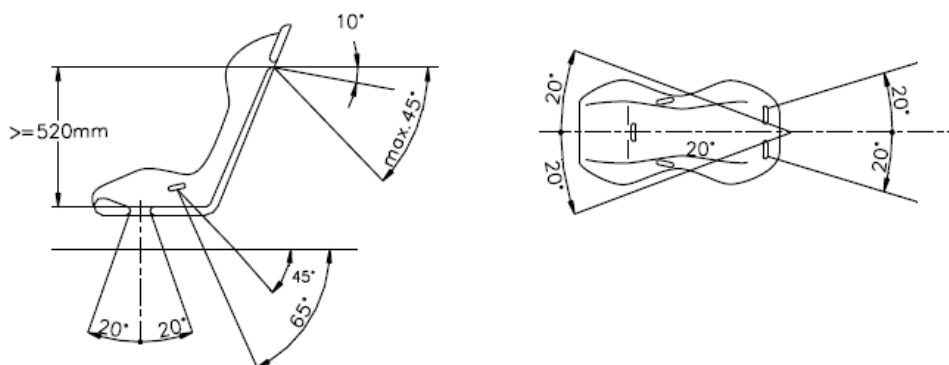
### 3.2.5 Arnés de seguridad

Es obligatorio, para el piloto el uso de arneses de seguridad bajo los estándares de la normativa FIA 8853-2016 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 cinturones con vencimiento en el 2022 o años anteriores, obligatoriamente deberán ser cambiados para el año 2023.

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 subabdominales 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.

### 3.2.6 Sistema de extinción de incendio

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

### 3.2.7 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.

### 3.2.8 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.

### 3.2.9 Agentes extintores permitidos

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

### 3.2.10 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          |

### 3.2.11 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.

### 3.2.12 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.

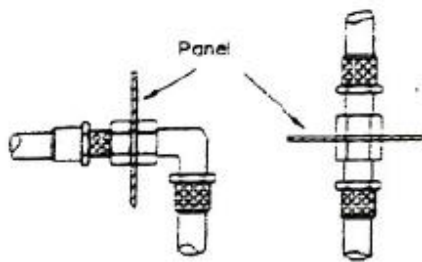
Se recomienda dos (2) de ellos deberán ser colocados en la zona de la base del parabrisas unido a los nudos más próximos de la jaula y los otros 2 en el techo unidos a los nudos superiores del arco principal trasero de la jaula.

### 3.2.13 Interruptor general del circuito eléctrico

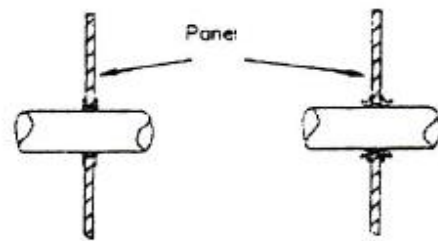
El interruptor general del circuito debe cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador, luces, encendido, controles eléctricos, etc.) y también debe detener el motor. Debe ser un modelo a prueba de incendio y deberá poder ser activado desde dentro y fuera del automóvil. El interruptor interior, 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.

### 3.2.14 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

### 3.2.15 Sistema desempañador

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

### 3.2.16 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.

### 3.2.17 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.

### 3.2.18 Espejos retrovisores

Los retrovisores exteriores serán libres, pero deberán tener montados dos, uno a cada lado del auto con una superficie reflectiva mínima de 9000mm<sup>2</sup> 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.

### 3.2.19 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

### 3.2.20 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.

### 3.2.21 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.

### 3.2.22 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.

### 3.2.23 Requerimientos adicionales

- Volante homologado para competencias de automovilismo.
- Eliminado el seguro del volante.
- Botiquín de primeros auxilios
- Una cuchilla para romper los elementos de seguridad anclados
- Triángulo 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).
- Carrocería y vidrios originales. Se prohíbe la sustitución de los vidrios del vehículo por micas.

## Artículo 4. Seguridad para rallies

### 4.1 Delegado de Seguridad de la FEDAK

Conforme el Reglamento Nacional Deportivo de Rally 2022, artículo 4, numeral 4.10.3, el delegado de seguridad de la FEDAK, tiene todo el poder para exigir al Director de Carrera del club o asociación responsable del desarrollo de la competencia de rally, el fiel cumplimiento del Plan de Seguridad para rallies.

### 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 delegado de seguridad de la FEDAK, tiene todo el poder 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.

## Artículo 5. Disposiciones generales

5.1 A partir del año 2023, la Comisión Nacional de Rally emitirá la normativa respectiva, para:

5.1.1 Cumplimiento de la Ficha de Homologación Nacional de estructuras de seguridad. Se exceptúan, los autos con homologación internacional FIA.

5.1.2 Cumplimiento de las Directrices de Seguridad para rallies de la FIA, cuyo objetivo será precautelar la seguridad de la tripulación y público

FEDERACIÓN ECUATORIANA DE AUTOMOVILISMO Y KARTISMO FEDAK

COMISIÓN NACIONAL DE RALLY

REGLAMENTO NACIONAL TÉCNICO DE RALLY 2022

C-001 / marzo 2022

Aplicación

El presente Reglamento Nacional Técnico de Rally 2022, es aplicado a las competencias de rally, autorizadas por la FEDAK en el territorio ecuatoriano y, es de cumplimiento obligatorio por parte de los pilotos, copilotos y clubes o asociaciones responsables del desarrollo de los eventos.

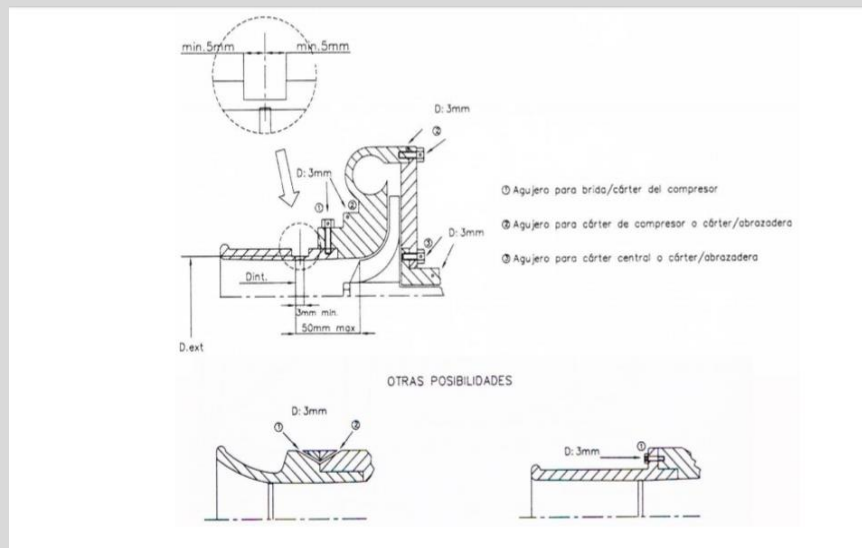
REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA RC2-E – AUTO PROTOTIPO

| Artículo   | Enunciado                | Descripción   |
|------------|--------------------------|---|
| Artículo 1 | Autos Proto denominación | <p>Autos derivados 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 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.</p> <p>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 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.</p> <p>Carrocería tipo turismo, del Segmento B</p> <p>Chasis monocasco.</p> <p>Semi tubular.</p> <p>Motor, caja de cambios, diferenciales, suspensión, frenos provenientes del Grupo N.</p> <p>Tracción integral.</p> |
| Artículo 2 | Peso mínimo              | <p>1300 kg</p> <p>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.</p>   |

|            |                         |   |
|------------|-------------------------|---|
|            |                         | <p>En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.</p> <p>Los faros suplementarios que no figuren en la Ficha de Homologación deberán retirarse antes del pesaje.</p> <p>Con el objeto de hacer cumplir esta normativa, los Comisarios podrán adjudicar un Handicap de lastres (Peso) o restricción de aire (Brida) en el turbo compresor.</p>  |
| Artículo 3 | Estructura de seguridad | <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 homologada por la ADN.</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"> <li>- Trocha delantera máxima: 1545 mm</li> <li>- Trocha trasera máxima: 1545 mm</li> <li>- Entre ejes máximo: 2570 mm / - 200mm</li> </ul> <p>Observar los principios básicos determinados en el Reglamento Nacional de Seguridad para rallies 2022, Artículo 3.</p> |
| Artículo 4 | Motor                   | <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:</p> <p>Alimentación: La presión de sobrealimentación debe ser estrictamente la de serie. Los pasos calibrados (chiclores), 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>   |

Restrictor de turbo: Todo el aire necesario para la alimentación del motor debe pasar a través de una brida, que deberá respetar lo siguiente:

- El diámetro máximo interior de la brida debe ser el correspondiente al de Gr. N 33 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):



|  |  |   |
|--|--|---|
|  |  | <p>Montaje</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>Encendido</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La marca y tipo de las bujías, así como los cables de alta tensión son libres.</li> <li>- La caja y las piezas de la centralita electrónica relativas al encendido son libres.</li> <li>- La instalación original y cableado del motor puede ser modificada, para uso de elementos más modernos y de menor costo.</li> <li>- 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.</li> <li>- Los sensores y actuadores en el lado de entrada no pueden modificar su función</li> </ul> <p>Inyección: Debe mantenerse el sistema original, con las siguientes modificaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- La centralita electrónica para la inyección es libre, incluyendo las entradas a la centralita (conector ECU).</li> <li>- Se prohíbe añadir un interruptor en el cableado original entre la unidad de control electrónica y un sensor y/o actuador.</li> </ul> <p>Sistema de refrigeración</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- El ventilador es libre, así como su sistema de funcionamiento.</li> <li>- No se aplica ninguna restricción al termostato.</li> </ul> |
|--|--|---|

|            |             |  |
|------------|-------------|--|
|            |             | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las dimensiones y el material de la turbina/ventilador son libres, así como su número de aspas.</li> </ul> <p>Lubricación</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- La presión de aceite puede aumentarse cambiando el muelle de la válvula de descarga.</li> <li>- La carcasa de la bomba de aceite y su cubierta si hubiese, así como su posición dentro del cárter deben permanecer de origen.</li> <li>- 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, isto desde arriba, tal como se presenta en la línea de salida, sin modificar la carrocería.</li> <li>- El radiador de aceite es libre en su forma, pero no en su capacidad debiendo respetar la capacidad máxima del homologado.</li> </ul> <p>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.</p>      |
| Artículo 5 | Transmisión | <p>Caja de cambios</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El interior de la caja de cambios es libre.</li> <li>- El número de dientes y relaciones de cambio homologadas en Grupo N debe mantenerse.</li> <li>- La relación de cambio de la ficha de homologación básica deberá ser la de origen.</li> <li>- 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.</li> <li>- Las rótulas del varillaje de accionamiento de la caja de cambios son libres.</li> <li>- Debe conservarse la forma de la rejilla de selección de la palanca de cambios del vehículo homologada.</li> </ul> <p>Diferencial</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se permite el uso de un diferencial mecánico de deslizamiento limitado, siempre que pueda instalarse en el alojamiento de serie.</li> <li>- El ángulo de las rampas y el número de discos no pueden ser modificados con respecto al diferencial de serie o el diferencial homologado.</li> <li>- 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.</li> </ul> |

|            |                    |  |
|------------|--------------------|--|
|            |                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Si el vehículo está originalmente equipado con un diferencial controlado por un sistema electrónico, la unidad de control electrónico es libre.</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>Cardán</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Puede ser adaptado en longitud, a la batalla del vehículo del que se ha utilizado la carrocería monocasco.</li> </ul>  |
| Artículo 6 | Combustible        | <p>Permitido todo tipo de combustible de libre comercialización en el territorio ecuatoriano.</p> <p>Se permite el uso de Alcohol Anhidro (Etanol) como aditivo, en una mezcla máxima de hasta un 85% de etanol con gasolina.</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"> <li>- Es obligatoria la instalación de un depósito de seguridad con las especificaciones FT3-1999 o superior.</li> <li>- Dicho depósito de seguridad deberá cumplir con las reglas definidas en el Art. 253-14 del Anexo J del CDI.</li> <li>- El depósito de seguridad deberá poseer un respiradero con salida al exterior del vehículo, equipado con una válvula auto-obturante.</li> </ul> |
| Artículo 7 | Suspensión         | <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 R4.</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 | <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          | <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   | <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"> <li>- Deberá ubicarse con los requerimientos de seguridad, su emplazamiento es libre.</li> <li>- Si se encuentra dentro del habitáculo constará de una caja estanca y aislante.</li> <li>- Los sensores y actuadores serán los previstos por el fabricante para el vehículo donante del Mitsubishi Lancer EvoX A-5718.</li> <li>- Sistema electrónico (Ecu-Motor-Diferenciales) las homologadas para el del Mitsubishi Lancer EvoX A-5718.</li> </ul>  |
| Artículo 11 | Chasis y Carrocería | <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><b>Los vidrios laterales y de puertas podrán sustituirse por policarbonato de un espesor mínimo de 4mm.</b></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> <p>La luneta trasera podrá ser reemplazada por policarbonato de un espesor mínimo de 4mm.</p> <p>Parabrisas delantero: laminado.</p> |
| Artículo 12 | Tablero             | <p>Podrán recortarse según Art. 255-7 del Anexo J del CDI.</p> <p>Así como también sustituirlo por uno del mismo diseño, pero distinto material.</p>  |

|             |  |  |
|-------------|--|--|
| Artículo 13 | Protecciones                             | <p>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.</p> <p>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.</p>   |
| Artículo 14 | Modificaciones y adecuaciones necesarias | <p>Elementos de libre emplazamiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Intercooler: Evo X o similar en capacidad de volumen medido en litros.</li> <li>- Radiador de aceite motor: capacidad máxima 500cc</li> <li>- Radiador de agua: Evo X o de libre diseño con una capacidad máxima medida en litros igual al Mitsubishi Evo X.</li> <li>- Árbol de transmisión o cardán.</li> <li>- Carcasa de filtro de aire.</li> <li>- Elemento filtrante.</li> </ul> |
| Artículo 15 | Alerón trasero                           | <p>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</p>  |

---

REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA RC2-E – AUTO N5

| Artículo   | Enunciado                | Descripción  |
|------------|--------------------------|--|
| Artículo 1 | Autos<br>denominación N5 | Con ficha de homologación Real Federación Española de Automovilismo. |

## REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA RC2N

| Artículo   | Enunciado           | Descripción  |
|------------|---------------------|--|
| Artículo 1 | Vehículos admitidos | Autos grupo NR4, 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<br><br>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<br><br>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.<br><br>En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.<br><br>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 cruce, Máxima capacidad de cilindraje, Turbocompresor y su Restrictor de aire.<br><br>Mantener la originalidad y/o homologación de partes y piezas autorizadas para los sistemas descritos anteriormente<br><br>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.<br><br>Los motores turbo alimentados en la Clase N e integral, usarán el Restrictor del turbo máximo 33mm (N) y 34 mm (INTEGRAL) de diámetro, de acuerdo a las especificaciones del Anexo J. |
| 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.<br><br>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.<br><br>Mantener la originalidad y/o homologación de partes y piezas autorizadas para los sistemas descritos anteriormente |
| 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<br><br>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<br><br>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 Reglamento Deportivo de Rally.  |
| 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<br><br>Observar lo determinado en el Reglamento Nacional de Seguridad para rallies 2022, Artículo 3.   |

## REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA T1, T2, T3, T4

| 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>  |              |            |    |                |    |                      |    |                      |    |                       |
| Artículo 2   | Categorías            | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nomenclatura</th> <th>Cilindraje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T1</td> <td>de 0 a 1250cc.</td> </tr> <tr> <td>T2</td> <td>de 1251cc. a 1450cc.</td> </tr> <tr> <td>T3</td> <td>de 1451cc. a 1650cc.</td> </tr> <tr> <td>T4</td> <td>de 1651 cc. a 2050cc.</td> </tr> </tbody> </table>   | Nomenclatura | Cilindraje | T1 | de 0 a 1250cc. | T2 | de 1251cc. a 1450cc. | T3 | de 1451cc. a 1650cc. | T4 | de 1651 cc. a 2050cc. |
| Nomenclatura | Cilindraje            |   |              |            |    |                |    |                      |    |                      |    |                       |
| T1           | de 0 a 1250cc.        |   |              |            |    |                |    |                      |    |                      |    |                       |
| T2           | de 1251cc. a 1450cc.  |   |              |            |    |                |    |                      |    |                      |    |                       |
| T3           | de 1451cc. a 1650cc.  |   |              |            |    |                |    |                      |    |                      |    |                       |
| T4           | de 1651 cc. a 2050cc. |   |              |            |    |                |    |                      |    |                      |    |                       |
| Artículo 3   | Motor                 | <p>Autos fabricados del año 2013 en adelante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se permite el uso de turbos en las categorías T3 y T4, respetando el factor de conversión de 1.7 por la cilindrada y con una restricción de 30mm a la entrada del compresor del turbo.</li> <li>- No se admite cambios en la originalidad de los autos de las categorías T1, T2, T3 y T4 en la parte mecánica, a excepción de los autos turbo de las categorías T3 y T4, donde se permite cambiar pistones, brazos y cigüeñal para alcanzar la cilindrada.</li> <li>- Se permite el SWAP de motores de nueva generación en las categorías T3 y T4, siempre y cuando el motor sea de la misma marca que la carrocería. Deberán cumplir con la legislación vigente para dicho caso, exigida por las autoridades competentes.</li> <li>- Se permite cambiar y/o modificar las bases o soportes de motor, manteniendo su ubicación original.</li> </ul> <p>Autos fabricados antes del año 2013</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- NO se permite el uso de turbos.</li> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- 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</li> </ul> |              |            |    |                |    |                      |    |                      |    |                       |

|            |                     |   |
|------------|---------------------|---|
|            |                     | <p>de cilindrada inferior.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se permite el uso del block de cilindros estándar o rectificado máximo 1 milímetro siempre y cuando no sobrepase la cilindrada de la categoría.</li> <li>- Se aceptan los cigüeñales con diferente recorrido en los motores, siempre y cuando el objetivo sea aumentar la cilindrada del motor.</li> <li>- Los Brazos de Biela especiales (no originales), son aceptados con un recargo de peso del 5% al peso establecido para la categoría en la que participe el vehículo, Siempre y cuando su año de fabricación sea anterior o igual al año 2012.</li> <li>- No se permite el uso de sistemas de cárter seco en la Modalidad de Rally.</li> <li>- 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.</li> <li>- No se permite reducir el cilindraje de los motores, siendo el mínimo de éste el que corresponda originalmente al motor estándar de serie.</li> <li>- Los resortes de válvulas, chavetas, sombreros, guías de válvulas, arandelas, y válvulas, son libres.</li> <li>- Los árboles de levas son libres debiendo mantener únicamente su número y el número de cojinetes. La alzada es libre.</li> <li>- 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.</li> <li>- Se permite cambiar y/o modificar las bases o soportes de motor, manteniendo su ubicación original.</li> </ul> |
| Artículo 4 | Caja de cambios     | <p>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>Los Piñones y el cono y corona son libres en sus relaciones a condición de acoplar en la coraza original.</p> <p>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>Se prohíben las cajas de cambios de control secuencial sean estas de accionamiento mecánico o electrónico.</p> <p>Se permite cambiar y/o modificar las bases o soportes de la caja de cambios, manteniendo su ubicación original.</p>   |
| Artículo 5 | Sistema de embrague | <p>El Volante de inercia del motor debe ser el original de material ferroso (hierro fundido), se lo puede modificar o alivianar.</p> <p>Los volantes de aluminio u otro material están prohibidos.</p> <p>El disco de embrague es libre, incluido el peso, mas no en el número el cual se limita a uno. El diámetro del disco de embrague puede aumentar.</p>   |

|            |                                |  |
|------------|--------------------------------|--|
|            |                                | Para los vehículos cuyo año de fabricación sea anterior o igual al año 2012 se permite el uso del volante contemplado en la evolución del motor que equipa el modelo considerado.  |
| Artículo 6 | Sistema de frenos y suspensión | <p>Los frenos serán libres en su marca mientras mantengan el diseño de funcionamiento similar al que en origen equipa el modelo del vehículo.</p> <p>Se permite utilizar rotulas tipo uniball, pero manteniendo la ubicación de los anclajes originales.</p> <p>Barras estabilizadoras libres en su espesor, pero deberán mantener los anclajes originales del vehículo. (Se pueden reforzar)</p> <p>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.</p> <p>Los amortiguadores son libres en marca, pero deben mantener la posición y el principio de funcionamiento igual al original.</p> <p>Se permite reforzar los componentes de la suspensión y sus anclajes.</p> <p>No se permite variar la geometría de la suspensión original. Se permite únicamente variar CAMBER Y CONVERGENCIA.</p> <p>El uso del servofreno es opcional.</p> |
| Artículo 7 | Carrocería                     | <p>La carrocería deberá mantener el diseño básico original y no se la puede modificar, excepto guardafangos.</p> <p>Los vidrios deben ser los originales y el parabrisas delantero deberá ser laminado.</p> <p>No se permite el reemplazo de vidrios por micas, a excepción que sean admitidos en la ficha de homologación del auto.</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.</p> <p>Es obligatoria la instalación de guardabarros, detrás de cada una de las 4 ruedas.</p>   |
| Artículo 8 | Aros y neumáticos              | <p>Los Neumáticos completos serán libres, a condición que quepan 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.</p> <p>Las ruedas en su conjunto son libres, a condición de que no sobresalgan de la carrocería, la organización se reserva el derecho de homologar al neumático en marca y cantidad para el campeonato, de darse las condiciones con un auspiciante.</p>   |
| Artículo 9 | Sistema eléctrico              | <p>Será libre en cuanto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tablero</li> </ul>   |

|             |                                     |   |
|-------------|-------------------------------------|---|
|             |                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternador, el que deberá cargar todo el tiempo</li> <li>- Instrumento de navegación</li> <li>- Bombas de gasolina aisladas si están en la cabina</li> <li>- Ventiladores eléctricos adicionales</li> </ul> <p>Será obligatorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul> <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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es obligatorio la instalación de un mínimo de 3 luces de stop, faros originales y unaluz en parabrisas posterior y los faros delanteros deberán funcionar correctamente y también el correcto funcionamiento de los limpia parabrisas.</li> <li>- Es obligatorio el correcto funcionamiento de las luces intermitentes.</li> </ul> |
| Artículo 10 | Unidad de control electrónica (ECU) | 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 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"> <li>1. Categoría T1 Peso 800 kg</li> <li>2. Categoría T2 Peso 880 kg</li> <li>3. Categoría T3 Peso 990 kg</li> <li>4. Categoría T4 Peso 1100 kg</li> </ol> <p>Los anclajes de peso adicional, deberán ser sólidos y estar debidamente empernados 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</p>   |

|             |                       |  |
|-------------|-----------------------|--|
|             |                       | 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.  |
| Artículo 13 | Tanque de combustible | 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.<br><br>Capacidad máxima del tanque de combustible:<br><br>1. Categoría T1 Capacidad 50 litros<br>2. Categoría T2 Capacidad 55 litros<br>3. Categoría T3 Capacidad 60 litros<br>4. Categoría T4 Capacidad 70 litros |
| Artículo 14 | Combustible           | Permitido todo tipo de combustible de libre comercialización en el territorio ecuatoriano.<br><br>Se permite el uso de Alcohol Anhidro (Etanol) como aditivo, 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.  |
| Artículo 15 | Dirección             | Se permite adaptaciones a la dirección del vehículo.<br><br>Columna de dirección: libre con la única condición de ser colapsable ante un impacto frontal.  |
| Artículo 16 | Seguridad del auto    | De acuerdo a todo lo estipulado en el Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies 2022.  |

## 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 2000 Centímetros Cúbicos. 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.</p> <p>El múltiple de admisión deberá ser el original del motor y deberá mantener el diámetro de la mariposa de aceleración.</p> <p>No se permiten aletas de aceleración individuales para cada cilindro.</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 hasta un milímetro como máximo.</p> <p>Los componentes del cabezote como son Válvulas, resortes balancines y árbol de levas son libres, pero manteniendo el principio original de funcionamiento.</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.</p> <p>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 de material sin alterar el diseño de funcionamiento original.</p> <p>Los refuerzos de suspensión no 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"> <li>- 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.</li> <li>- Se permite el uso de aros de rueda de menores dimensiones.</li> </ul>  |
| Artículo 7 | Frenos                    | <p>Frenos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La Unidad electrónica de control del sistema de frenos ABS es libre o y se permite desconectarla.</li> <li>- Los frenos serán libres en su marca mientras mantengan el diseño de funcionamiento similar al que en origen equipa el modelo del vehículo.</li> <li>- Las mordazas de freno serán libres en su marca siempre y cuando el anclaje sea el original del vehículo.</li> <li>- 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.</li> <li>- El servofreno, se puede desconectar o eliminar.</li> <li>- Las cañerías de freno se pueden reemplazar por otras, tipo aviación</li> <li>- 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.</li> </ul>  |
| 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"> <li>1. Cilindraje hasta 1.600cc – Peso 1.050kg</li> <li>2. Cilindraje hasta 2.000cc – Peso 1.300kg</li> </ol>  |
| Artículo 10 | Carrocería        | <p>La carrocería deberá mantener el diseño básico original y no se la puede modificar en su forma bajo ningún concepto.</p> <p>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.</p> <p>Las puertas y demás componentes deben ser las originales del vehículo.</p> <p>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"> <li>- Tablero</li> <li>- Alternador, el que deberá cargar todo el tiempo.</li> <li>- Instrumento de navegación</li> <li>- Bombas de gasolina aisladas si están en la cabina</li> <li>- Ventiladores eléctricos adicionales</li> <li>- Sistema de encendido</li> </ul> <p>Será obligatorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- El correcto funcionamiento de las luces intermitentes.</li> </ul> |
| 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.</p> <p>Se prohíbe terminantemente el uso de Gasolina de Avioneta ni como combustible, ni como aditivo.</p> <p>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 Rallies 2022.  |

## 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 fabrica 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.</p> <p>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"> <li>- Tripulación</li> <li>- Su equipamiento y equipaje: Útiles, herramientas, gato de elevación, piezas de recambio, material de emergencia, equipamiento de navegación y comunicación, víveres, etc.</li> <li>- Los faros suplementarios que no figuren en la ficha de homologación.</li> </ul> |
| 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"> <li>- Los motores a Gasolina Turbo alimentados se multiplica x 1.7 del cilindraje del motor.</li> <li>- Los motores a Diesel Turbo alimentados se multiplica x 1.4 del cilindraje del motor.</li> </ul> <p>La presión del turbo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Motores a gasolina, no podrá ser superior a 15 psi., siendo la presión con la que se comercializa el vehiculo.</li> <li>- Motores a diésel, no podrá ser superior a 20 psi., siendo la presión con la que se comercializa el vehiculo.</li> </ul>   |

|             |                           |   |
|-------------|---------------------------|---|
| 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 | 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.<br><br>Está permitido añadir uno o mas ventilador eléctrico.<br><br>El sistema de lubricación del motor, al sistema de lubricación de la transmisión y al sistema hidráulico de dirección asistida, es libre. |
| 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         | Se prohíbe el uso de escapes libres<br><br>En todos los vehículos el tubo de escape deberá salir por la parte posterior del vehículo.<br><br>Se deben instalar uno o más resonadores, con el fin que le ruido máximo sea inferior o igual a los 120 decibeles..   |
| 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               | <b>Embrague:</b> Libre.<br><br><b>Caja de cambios:</b> De serie, no se permite ningún tipo de modificación.<br><br><b>Diferenciales:</b><br><ul style="list-style-type: none"> <li>- Los sistemas automáticos de bloqueo/desbloqueo de los diferenciales están autorizados.</li> <li>- La relación de cono y corona es libre.</li> </ul>  |

|             |                    |   |
|-------------|--------------------|---|
| Artículo 18 | Supensión          | <p>Deben mantenerse los puntos de anclajes y bases originales.</p> <p>Pueden sustituirse o modificarse los paquetes, espirales, colgantes, barras de torsión 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 y sean de venta comercial en el 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"> <li>- Debe mantener el diseño original.</li> <li>- 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.</li> <li>- Se permite la eliminación de partes innecesarias fuera del monocasco mientras el vehículo cumpla el peso mínimo de la categoría.</li> <li>- Las puertas son consideradas parte del mono casco de cabina, deben ser las originales del vehículo.</li> <li>- Es obligatoria la instalación de guardabarros, detrás de cada una de las 4 ruedas.</li> </ul> <p>Habitáculo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Todas las piezas innecesarias del sistema de cinturón de seguridad de origen pueden retirarse.</li> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- Se podrán instalar libremente instrumentos de medición, contadores, etc., adicionales siempre que su montaje no presente ninguna característica peligrosa.</li> <li>- El mecanismo de la palanca del freno de mano puede adaptarse con el fin de obtener un desbloqueo instantáneo.</li> <li>- Se permite añadir compartimentos suplementarios a la guantera, así como bolsillos adicionales a las puertas.</li> <li>- El volante de dirección es libre.</li> <li>- 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.</li> </ul> |
| Artículo 22 | Sistema eléctrico  | <p>Batería</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Debe mantenerse en la ubicación original de serie.</li> <li>- La marca y capacidad son libres.</li> </ul>   |

|             |                         |  |
|-------------|-------------------------|--|
|             |                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los cables son libres.</li> </ul> <p>Alternador</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Debe mantenerse el sistema original sin modificaciones.</li> </ul> <p>Sistema de iluminación</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul> |
| 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 publica.</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 performace de la camioneta, 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 Nacional de Seguridad para Rallies 2022.</p>   |

## REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA UTV

| 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 normalmente aspirado (de producción)<br>Motor a gasolina sobrealimentado (de producción)  |
| 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.<br/>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"> <li>- Aleación de Titanio</li> <li>- Aleación de Magnesio</li> <li>- Cerámica</li> <li>- Compuesto</li> </ul> <p>El uso de material compuesto está autorizado para los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Caja del Filtro de Aire</li> <li>- Conductos de Aire para enfriamiento (cabina maletero/radiadores/intercooler /frenos /accesorios)</li> <li>- Rejilla inferior del parabrisas</li> <li>- Asientos de competencia tipo butaca con homologación vigente</li> <li>- Soportes y fijaciones instaladas en el interior de la cabina (excepto soportes de butacas)</li> <li>- Apoya pies para el piloto y copiloto original</li> <li>- Consola y tablero original de serie</li> <li>- Protección de la carrocería (costado ,piso, arco de rueda)</li> <li>- El tanque de combustible deberá permanecer en el sitio original de producción de acuerdo a la marca</li> <li>- Protección en la parte inferior de la carrocería</li> <li>- Carcasas y en carenados de faros adicionales</li> <li>- Soportes y fijaciones dentro del compartimiento de motor (excepto soportes de motor/soportes de transmisión)</li> <li>- Partes internas</li> </ul> <p>Tanque de combustible</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Originales sin modificaciones (con fijaciones originales).</li> <li>- Se acepta el uso de protectores de tanque de combustible</li> </ul> <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 rallies, Artículo 3, 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 4mm o 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"> <li>- El vehículo debe estar equipado con dos espejos retrovisores, uno a cada lado del coche, para proporcionar vistas eficientes en la parte trasera.</li> <li>- Cada espejo debe tener una superficie mínima de 90mm.</li> <li>- El conductor, sentado normalmente, pueda ver claramente a los vehículos que los siguen.</li> <li>- 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:</li> </ul> <table border="1" data-bbox="797 911 1496 1034"> <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"> <li>- Las cámaras de visión trasera están permitidas siempre que no se puedan mover.</li> <li>- Distancia entre ejes: la original de fábrica, de acuerdo a la marca y modelo.</li> <li>- Trocha delantera y trasera: la original de fabrica, de acuerdo a la marca y modelo (+/-) 50mm por lado.</li> <li>- Prohibidos espaciadores de aros .</li> </ul> <p>Protecciones: La instalación de protecciones bajo la carrocería está autorizada en las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La distancia al suelo, es libre.</li> <li>- Deben ser removibles con utilizacion de herramientas.</li> <li>- Deben proteger las siguientes partes (motor, radiador, intercooler, caja de velocidades, diferencial central, diferencial trasero, ejes de trasmisión (longitudinal y transversal, bastidores y piezas de suspensión, dirección, línea de escape).</li> </ul> | 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>Interior:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La distancia entre el piso de la cabina y la parte inferior del asiento, puede variar, sin que ésto afecte a la visión del piloto y copiloto, del entorno.</li> <li>- El eje de la pedalera, puede variar de su posición original.</li> <li>- Ninguna parte de la carrocería debe presentar bordes o puntas filosas.</li> <li>- Ninguna parte mecánica puede sobresalir en el interior de la cabina.</li> <li>- Las ventanas de inspección están autorizadas en el piso del habitáculo.</li> <li>- Cualquier equipamiento que pudiera implicar un riesgo debe ser protegido o aislado y no deberá estar situado en el habitáculo.</li> <li>- 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</li> <li>- Los coches deben tener aberturas laterales que permiten la salida del piloto y copiloto.</li> <li>- 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.</li> <li>- El volante debe ser obligatorio con QUIKRELASE.</li> <li>- Las ventanas deben tener mallas de protección.</li> <li>- El habitáculo debe estar diseñado para permitir 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- Es obligatorio el uso de guardalodos.</li> <li>- 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.</li> <li>- Estos guardalodos son obligatorios también en la parte posterior der 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).</li> <li>- Se puede instalar guardalodos hechos de material flexible, en la parte delantera del vehículo con el fin de evitar las salpicaduras adelante.</li> </ul> |
| Artículo 6 | Peso mínimo | <p>El peso mínimo para los turboalimentados será de 900 Kg</p> <p>El peso mínimo para los atmosféricos será de 800 Kg</p> <p>Este es el peso del coche sin combustible en cualquier momento durante la competición, con una ruedas 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.</p> <p>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"> <li>- Los ocupantes, sus equipos y el equipaje.</li> <li>- Las herramientas, gato portátil y repuestos.</li> <li>- Equipo de supervivencia.</li> <li>- Provisiones, etc.</li> </ul> <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 de aspiración natural o 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.</p> <p>El intercooler sera el equipado de fabrica, de acuerdo a la marca y modelo.</p> <p><b>Sistema de escape.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El diseño del sistema de escape, es libre, no deberá superar los 120 decibeles.</li> <li>- La salida final del sistema de escape, deben ser visibles desde el exterior y estar protegidas</li> </ul> <p><b>Lubricación.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los radiadores, intercambiadores de aceite/ agua, líneas, termostato, bomba de aceite y filtro son libres.</li> <li>- 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.</li> </ul>   |
| 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.</p> <p>Solo se permite la transmisión de producción, de acuerdo a la marca y modelo como se comercializa el UTV.</p> <p>Tipo CVT</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los embagues y sus componentes son libres.</li> <li>- La correa es libre en la medida que esté disponible como pieza de recambio (reforzada o no) en la red comercial del fabricante.</li> </ul> <p>Manual</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Debe ser del mismo vehículo sin ninguna modificación o variación interna.</li> <li>- La carcasa de la caja de cambios debe ser estándar, excepto por el mecanizado de agujeros para suministrar el aceite solamente.</li> <li>- El mecanismo de cambio de velocidades debe ser manual, directamente conectado a una palanca de cambios, comandado solamente por varillas o cables.</li> <li>- No se autoriza la asistencia de cambios de marcha eléctrico, neumático o hidráulico.</li> <li>- No se permite modificación en la relación de marcha.</li> <li>- El mecanismo de la diferencia delantero y trasero debe ser el equipado por el fabricante.</li> </ul> |
| Artículo 9 | Suspensión             | <p>General</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los brazos de suspensión son libres.</li> <li>- Se permite el uso de accesorios para el sistema de suspensión, sin comprometer los criterios enunciados en el presente artículo.</li> </ul>   |

|             |                    |   |
|-------------|--------------------|---|
|             |                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las parrillas superiores, centro de mazas y los porta mazas deben provenir del vehículo estándar o de un catálogo de competición.</li> <li>- Las barras de dirección son libres.</li> <li>- La caja de dirección debe ser de producción de serie.</li> <li>- El principio de asistencia de la dirección deberá mantenerse estándar tanto como la posición del mecanismo.</li> <li>- Los puntos de anclaje deberán ser los originales.</li> </ul> <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"> <li>- Solamente se autoriza 1 amortiguador por rueda.</li> <li>- Está prohibido el ajuste de los espirales y/o amortiguadores desde la cabina del piloto.</li> <li>- Solo debe ser posible cuando el vehículo no está en movimiento y solo mediante el uso de herramientas</li> <li>- El dispositivo de ajuste debe estar situado en el amortiguador o en su reservorio de gas. No se permite la manipulación desde el habitáculo.</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>Barra Estabilizadora</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Solo se permite 1 barra estabilizadora por eje (delantero y posterior).</li> <li>- Está prohibido el ajuste de las barras estabilizadoras desde el habitáculo.</li> <li>- Las barras estabilizadoras deben ser exclusivamente mecánicas, sin la activación o desactivación posible.</li> <li>- Se prohíbe cualquier conexión entre las barras estabilizadoras delantera o trasera.</li> </ul> |
| 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.</p> <p>OBLIGATORIO portar al menos un (1) neumático de emergencia o repuesto, durante la competencia.</p>   |
| Artículo 11 | Sistema de frenado | <p>El sistema de frenado es libre, para todas las marcas y modelos.</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>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"> <li>- 1 sensor de temperatura de aceite de motor</li> <li>- 1 sensor de temperatura de agua/refrigerante</li> <li>- 1 sensor de temperatura en la transmisión y banda</li> <li>- 1 sensor de nivel de temperatura</li> <li>- 1 sensor de aceite</li> </ul>  |

|             |              |  |
|-------------|--------------|--|
| Artículo 12 | Combustible  | 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.<br><br>Está PROHIBIDO EL USO DE cualquier ADITIVO O ELEVADORES DE OCTANAJE.  |
| Artículo 13 | Electrónica  | La Programación de la ECU es libre, manteniendo los demás componentes electrónicos del vehículo, tal como se comercializa el vehículo en Ecuador, es decir los originales.   |
| Artículo 14 | Luces        | Obligatorias las de equipo de fábrica. No existe límite con número de luces  |
| Artículo 15 | Dirección    | Se permite adaptaciones a la dirección del vehículo.<br><br>Columna de dirección: libre con la única condición de ser colapsable ante un impacto frontal.  |
| Artículo 16 | Extintor     | Sistema control (mínimo de 2kg) ABC con instalación de repartidores de cañería de cobre o aluminio hacia el interior del habitáculo.<br>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 debiera 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:<br><ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 compresas de 4" (vendajes)</li> <li>- Esparadrapo</li> <li>- 2 pares de guantes de látex</li> <li>- Líquido antiséptico</li> <li>- Alcohol</li> <li>- Agua oxigenada</li> <li>- 8 banditas</li> <li>- Mascarilla facial</li> <li>- Parches de ojos</li> <li>- Todo esto debe estar en un contenedor al alcance del piloto y copiloto.</li> <li>- Debe estar marcado con el número de vehículo.</li> </ul> <p>Banderas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Debe llevar una bandera amarilla.</li> <li>- Una bandera blanca con rojo que significa que requiere asistencia médica</li> <li>- Deben estar marcadas con el número de vehículo.</li> <li>- Todos los vehículos deben tener un gancho de color amarillo en la parte delantera y posterior</li> </ul> |
| Artículo 19 | Seguridad    | De acuerdo a lo estipulado en el Reglamento de Seguridad para Rallies  |