

COMISIÓN NACIONAL DE RALLY REGLAMENTO NACIONAL DEPORTIVO DE RALLY 2023

Contenido

➤ ARTÍCULO 1. PRINCIPIOS GENERALES	2
➤ ARTÍCULO 2. CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS	2
➤ ARTÍCULO 3. APLICACIÓN	2
➤ ARTÍCULO 4. AUTORIDADES Y DELEGADOS DE LOS CAMPEONATOS Y COMPETENCIAS	2
➤ ARTÍCULO 5. AUTOS ADMITIDOS	4
➤ ARTÍCULO 7. PUNTOS PARA CAMPEONATOS, COMPETENCIAS, COPAS Y OTROS	6
➤ ARTÍCULO 8. CARÁCTER DE LOS CAMPEONATOS Y COMPETENCIA	8
➤ ARTÍCULO 9. CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLIES	8
➤ ARTÍCULO 10. DOCUMENTACIÓN OFICIAL	9
➤ ARTÍCULO 11. INSCRIPCIONES	12
➤ ARTÍCULO 12. NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD	14
➤ ARTÍCULO 13. RECONOCIMIENTOS Y SHAKEDOWN	15
➤ ARTÍCULO 14. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS, TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD	16
➤ ARTÍCULO 15. CONTROLES HORARIOS	17
➤ ARTÍCULO 16. PROCEDIMIENTO DE REAGRUPAMIENTO	18
➤ ARTÍCULO 17. PARQUE DE ASISTENCIA Y PARQUE CERRADO	18
➤ ARTÍCULO 18. ORDEN DE PARTIDA	19
➤ ARTÍCULO 19. DESARROLLO DE LA COMPETENCIA	19
➤ ARTÍCULO 20. PUBLICACIÓN DE RESULTADOS Y PODIUM DE PREMIACIÓN	22
➤ ARTÍCULO 21. PREMIACION	22
➤ ARTÍCULO 22. RECLAMACIONES Y APELACIONES	22
➤ ARTÍCULO 23. DESCALIFICACIONES	23
➤ ARTÍCULO 24. NEUMÁTICOS	24
➤ ARTÍCULO 25. COMBUSTIBLE	25
➤ ARTÍCULO 26. REQUERIMIENTOS ORGANIZATIVOS	26
➤ ARTÍCULO 27. LICENCIA DEPORTIVA NACIONAL FEDAK	29
➤ ARTÍCULO 28. DEFINICIONES	30
➤ ARTÍCULO 29. SANCIONES	32
ANEXO 1 Tabla de Señales (pancartas) estandar de control - <i>Formato</i>	34
ANEXO 2 Cronograma / Itinerario	36
ANEXO 3 Libro de Ruta (Road book)	38
ANEXO 4 Carnes de Control – Campeonato Nacional de Rally	41
ANEXO 5 Carnes de Control – Vuelta al Ecuador	42
ANEXO 6 Ubicación de la publicidad e identificación en los autos.	43
ANEXO 7 Calendario de competencias de rally 2023	44

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

➤ ARTÍCULO 2. CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS

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, se registrarán obligatoriamente al cumplimiento de:

- Conocen y cumplen el Código Deportivo Internacional FIA 2023, los anexos FIA 2023 y el Reglamento Deportivo Regional de Rallies FIA 2023.
- Conocen y cumplen el Reglamento Nacional Deportivo de Rally 2023.
- Conocen y cumplen el Reglamento Nacional Técnico de Rally 2023.
- Conocen y cumplen el Reglamento Nacional de Seguridad para Rally 2023.
- 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, que organicen una Competencia o tome parte de ella, podrá ser revocado el Informe Técnico de Viabilidad que se haya otorgado; así como también se podrá sancionar con amonestación, suspensión y/o multa e incluso expulsión del Club, Asociación Provincial u Organizador.

2.1.7 En caso de incumplimiento de estas disposiciones, los deportistas que participen, serán sancionados con amonestación, suspensión temporal o definitivamente hasta por un año calendario y/o multa en cualquiera de los casos.

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 para todas las competencias de 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 FEDAK y desarrolladas por los clubes o asociaciones afiliadas a la FEDAK, de acuerdo al CDI, son: Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK y el Director de Carrera.

Los deberes y obligaciones de los Oficiales, serán acorde a lo dispuesto en el CDI de la FIA en vigencia.

4.1.1 Comisarios Deportivos FEDAK:

El Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK estará conformado de la siguiente manera:

1. Comisario Deportivo FEDAK – Presidente / designado por la FEDAK
2. Comisario Deportivo FEDAK / designado por la FEDAK
3. Comisario Deportivo FEDAK / designado por el organizador de la competencia de rally

Los Comisarios Deportivos FEDAK, actuarán colegiadamente bajo la autoridad de un Presidente y tendrán autoridad y poder absoluto para hacer que se cumpla los reglamentos deportivo, técnico y de seguridad nacional de rally emitidos por la FEDAK, 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 Comisario Deportivo FEDAK – Presidente designado por la FEDAK, 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.

Las obligaciones de los comisarios Deportivos, serán acorde a lo dispuesto en el CDI en vigencia.

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

4.1.2 Director de Carrera:

El Director de Carrera es la persona designada por el club o asociación, responsable del correcto desarrollo de la competencia, de conformidad con los Reglamentos Deportivo, Técnico y de Seguridad Nacional de Rally, y con el reglamento particular de la competencia, además reportará a los Comisarios Deportivos FEDAK cualquier anomalía que se presente. El Director de Carrera debe mantenerse en estrecha relación con el Presidente de los Comisarios Deportivos FEDAK durante todo la competencia a fin de llevar este a buen término.

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

4.2 La FEDAK designará a dos (2) integrantes del Cuerpo de Comisarios Deportivos, que incluye 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 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 estipularan 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 Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK.

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 Cuerpo de Comisarios Deportivos designados por la FEDAK, tales como: Honorarios, Alimentación, Movilización (peajes, combustible, tickets aéreos) y Hospedaje.

➤ **ARTÍCULO 5. AUTOS ADMITIDOS**

5.1 Podrán tomar parte del Campeonato Nacional de Rally, Campeonatos regionales o provinciales y Vuelta al Ecuador, 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 FEDAK por intermedio de la Comisión Nacional de Rally, es responsable de la elaboración y publicación del Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad de Rally 2023, en el cual constarán todas las normas y regulaciones de los autos admitidos.

5.3 Las autoridades de los campeonatos y competencias, según lo dispuesto en el presente reglamento, en las verificaciones técnicas, aplicarán la conformidad Homologación Internacional FIA o Reglamento Nacional Técnico 2023 y de Seguridad de Rallies 2023, según el documento de inscripción del participante, donde detallarán la categoría en la cual van a participar.

5.4 Categorías:

N°	CATEGORIA	CONFORMIDAD	NOTA
1	RC2E	Homologación Internacional FIA / Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad	1
2	RC3	Homologación Internacional FIA	2
3	RC4	Homologación Internacional FIA	3
4	RC5	Homologación Internacional FIA	4
5	RC2N	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad	
6	T4	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad	
7	T3	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad	
8	T1	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad	
9	TODO TERRENO	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad	
10	UTV-A	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad	
11	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 Para que una categoría de las determinadas en el cuadro anterior, conserve su condición año tras año, deberá mantener la conformación de la categoría en al menos el 65% del Campeonato Nacional de Rally 2023, que será de un mínimo de tres (3) autos al momento de partir el primer tramo cronometrado. Se exceptúan los autos con normativa FIA.

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

➤ **ARTÍCULO 6. CAMPEONATOS, COMPETENCIAS, COPAS, OTROS**

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

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

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

6.1. COMPETENCIAS REGULARES

6.1.1.1. 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 Anexos*

6.1.1.2. Los participantes (piloto y copiloto) de las diferentes categorías, para optar por ser Campeones Nacionales de Rally por categorías, deberán participar en el total menos una de las fechas. Se exceptúa de esta norma a la competencia rally Vuelta al Ecuador. La CNR, podrá reglamentar la otorgación de bonificaciones.

6.1.1.3. Los clubes y/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, están obligados a cumplir los requisitos y obligaciones, bajo la normativa vigente y supervisión de la FEDAK.

6.1.1.4. 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.

6.1.1.5. La FEDAK es el ente responsable de la organización del Campeonato Nacional de Rally, mientras que los clubes filiales a la FEDAK, son los responsables de la organización de las fechas o válidas del Campeonato Nacional. El desarrollo de las fechas o válidas se enmarcarán en las directrices emitidas por el Directorio de la FEDAK y la CNR, so pena de cancelación del evento por faltas al presente reglamento por parte del club filial.

6.1.2. Campeonatos Regionales o Provinciales

6.1.2.1. Todo campeonato regional o provincial constará de cuatro (4) fechas. NO existirán competencias invitacionales.

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

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

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

6.1.2.5. 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, siendo requisito indispensable la obtención del informe técnico de viabilidad emitido por la FEDAK y el cumplimiento irrestricto de las medidas de seguridad para dichas competencias, así como las normativas constantes en los reglamentos vigentes.

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

6.1.2.7. Los clubes o asociaciones remitirán a la FEDAK la solicitud para la autorización de los campeonatos provinciales o regionales.

6.1.3. Copas u Otros Eventos

6.1.3.1. Eventos solicitados por Clubes Deportivos Especializados, Asociaciones y/o instituciones especializadas en eventos deportivos automovilísticos o ejecutados por la misma FEDAK, ya sean torneos, eventos pequeños y esporádicos, competiciones de larga duración, o eco eléctricos, pero no mayor a los campeonatos provinciales, previo a Informe de Viabilidad otorgado por la FEDAK.

6.1.3.2. Todo promotor privado, deberá solicitar a la FEDAK la respectiva autorización, para el desarrollo de Copas particulares. Dicho evento, se someterá a lo estipulado en el Reglamento Nacional Deportivo, Técnico y de Seguridad para Rallies 2023.

6.2. COMPETENCIAS EXCEPCIONALES

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

6.2.1. Vuelta al Ecuador

6.2.1.1. La FEDAK, en el marco de la normativa vigente, organiza conjuntamente con los clubes o asociaciones afiliados, la competencia de rally Vuelta al Ecuador. Podrán delegar la organización a un promotor privado.

6.2.1.2. 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.

6.2.1.3. La FEDAK a través de 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".

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

6.2.1.5. Los participantes deberán participar en el total de la competencia Vuelta al Ecuador, para optar por ser campeones por categorías.

➤ ARTÍCULO 7. PUNTOS PARA CAMPEONATOS, COMPETENCIAS, COPAS Y OTROS

7.1. PUNTOS COMPETENCIAS REGULARES

7.1.1. PUNTOS CAMPEONATO NACIONAL, CAMPEONATO PROVINCIAL, VUELTA AL ECUADOR

7.1.1.1. El Campeonato Nacional de Rally, los Campeonatos regionales o provinciales y la competencia de rally Vuelta al Ecuador, otorgan conforme su aplicación, el **TÍTULO 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.

7.1.1.2. Atribución de puntos

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

10mo	7 puntos
11mo	5 puntos
12mo	4 puntos
13ro	3 puntos
14to	2 puntos
15to	1 punto

7.1.1.3. Conformación de categorías:

Las categorías se conformarán con un mínimo de tres (3) participantes para la atribución del 100% de los puntos.

7.1.1.4. Atribución de puntos reducidos:

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

- Puntos completos si ha sido disputado más del 75 % del largo fijado de recorrido de las pruebas especiales.
- Se otorgará la mitad de los puntos si ha transcurrido entre 50% y 75% del largo fijado en el recorrido de las pruebas especiales.
- Se otorgará un tercio de los puntos si ha transcurrido entre 25% y 50% del largo fijado del recorrido de las pruebas especiales
- No se otorgarán puntos si se ha disputado menos del 25% de la duración programada de las pruebas especiales.

7.1.1.5. Atribución de puntos, dependiendo del número de participante en cada categoría

UBICACIÓN	PUNTAJE 2 participantes	PUNTAJE 1 participantes
1°	13 puntos	7 puntos
2°	11 puntos	

7.1.1.6. 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.

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

7.1.1.7. Bajo autorización del Director de Carrera, el tiempo de la especial de clasificación, puede ser o no acumulable al tiempo total de la competencia.

7.1.1.8. 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.

7.1.1.9. La clasificación definitiva del campeonato será por categorías, se sumará la totalidad de los puntos obtenidos en cada una de las competencias, y en caso de presentarse igualdad de puntos, éstos se definirán a favor del piloto que hubiere obtenido más primeros, segundos, terceros, etc. lugares en la categoría durante la temporada; de persistir el empate se definirá a favor del piloto que haya ganado el mayor número de tramos de cronometrados en la temporada en cada categoría, luego a quien haya ganado el mayor número de especiales de clasificación y por último el que haya obtenido la mejor ubicación en la clasificación de su categoría de la última competencia del campeonato.

7.1.1.10. 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.

7.1.1.11. 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.

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

categoría.

7.1.2. PUNTOS COPAS, OTROS

Los puntajes asignados para cada categoría en copas u otros, podrán ser los mismos que del Campeonato Nacional u otro diferente, que no se contraponga a las normas establecidas en el presente reglamento.

7.2. PUNTOS COMPETENCIAS EXCEPCIONALES

Los puntajes asignados para cada categoría en competencias excepcionales, podrán ser los mismos que del Campeonato Nacional u otro diferente, que no se contraponga a las normas establecidas en el presente reglamento.

➤ ARTÍCULO 8. CARÁCTER DE LOS CAMPEONATOS Y COMPETENCIA.

8.1. 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.

8.2. 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.

8.3. 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 9. CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLIES

9.1. Distancia total de los tramos cronometrados

- Para el Campeonato Nacional de Rally: un mínimo 90 kilómetros y un máximo 120 kilómetros.
- Para los Campeonatos regionales o provinciales de rally: un mínimo 60 kilómetros y un máximo 80 kilómetros.
- Para la competencia de rally Vuelta el Ecuador, la distancia máxima de los tramos cronometrados de cada etapa, no excederá los 200 kilómetros.

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

9.3. 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.

9.4. Condiciones de los tramos cronometrados

- El recorrido mínimo será de 2,50 Kilómetros.
- El recorrido máximo no deberá superar los 50 Kilómetros.
- Los tramos rectos no deben superar los 1.200 metros.

9.5. 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 Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK y la organización, sólo por excepción.

9.6. Velocidades. Como referencia, la velocidad promedio máxima en los tramos cronometrados no debe superar los 160 km./h., con una tolerancia del 20%. La velocidad promedio en los enlaces no debe superar las permitidas para los caminos que se utilicen de acuerdo a la Ley de Transito.

9.7. 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.

9.8. 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.

9.9. 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.

9.10. 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.

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

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

➤ ARTÍCULO 10. DOCUMENTACIÓN OFICIAL

10.1. Documentación oficial.

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

1. Reglamento Particular y sus Anexos
2. Programa de los Rallies
3. Cronograma / Itinerario
4. Libro de ruta (Road Book)
5. Carnet de control
6. Solicitud de inscripción
7. Listas de inscritos
8. Listas de autorizados a salir y resultados del rally
9. Plan de seguridad de la competencia de rally (Conforme el Reglamento de Seguridad para Rallies 2023)
10. Informe técnico de viabilidad emitido por la FEDAK.

10.2. Reglamento Particular.

Cada evento de rally deberá producir un Reglamento Particular, misma que se deberá ser remitida a la FEDAK, con 30 días de antelación. La FEDAK informará al organizador sobre cualquier modificación a realizar y autorizará su publicación.

10.2.1. 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.

10.2.2. El Reglamento Particular de la competencia Vuelta al Ecuador 2023, podrá estipular elementos particulares que permitan el correcto desarrollo del evento, sin salirse de lo determinado en el presente reglamento.

10.3. 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.

10.3.1. 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.

10.3.2. 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.

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

10.3.4. 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.

10.3.5. La llegada del primer vehículo a la asistencia final, estará determinada en el Reglamento Particular de la Competencia.

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

10.3.7. 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.

10.3.8. 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.

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

10.4. Cronograma / Itinerario: Véase formato Anexos

10.5. Libro de ruta (Road book) Véase formato Anexos

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

10.6. Carnets de control

10.6.1. 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.

10.6.2. 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.

10.6.3. 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.

10.6.4. 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..

10.6.5. 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.

10.6.6. 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. *Vease formato Anexos.*

10.6.7. 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. *Vease formato Anexos.*

10.7. **Plan de Seguridad.** Conforme lo estipulado en el Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies 2023.

10.8. Informe Técnico FEDAK

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

10.8.2. El club o asociación solicitará a la FEDAK, con veinte (20) días de anticipación, la emisión del informe técnico de Viabilidad, 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 2023)
- Directorio del club o asociación vigente (no prorrogado en funciones), registrado ante el Ministerio del Deporte.

10.8.3. La solicitud será remitida a: comision.rally@fedak.com.ec y 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 de Viabilidad, 15 días antes del inicio del evento.

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

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

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

10.8.5. La FEDAK 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.

10.8.6. 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, papeleo 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.

10.8.7. 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.

10.8.8. 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.

10.8.9. 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.

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

10.8.11. Los clubes o asociaciones responsables del desarrollo del evento, publicarán oficialmente el Reglamento Particular de la competencia, días previos antes del inicio del rally y, el cronograma, mapas y el libro de ruta (road book), **con 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.

10.8.12. 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, semanas antes del inicio del rally, para el conocimiento de los deportistas y público en general.

➤ ARTÍCULO 11. INSCRIPCIONES

Los valores por inscripciones para los diferentes campeonatos acorde lo estipula el Artículo 6 del presente reglamento, organizados por Clubes, Asociaciones o empresas especializadas en automovilismo previo autorización de la FEDAK, no podrán ser mayores en ningún caso a lo establecido en el presente reglamento.

11.1. COMPETENCIAS REGULARES

11.1.1. Inscripciones Campeonato Nacional.

La emisión del informe técnico de viabilidad por parte de la FEDAK, oficializará la apertura de las inscripciones, que será quince (15) días antes del inicio de la competencia y el cierre de las inscripciones será 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.

11.1.1.1. El club o asociación responsable del desarrollo de la competencia de rally, remitirá vía digital la lista de inscritos a la FEDAK para la validación de la Licencia Deportiva. 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, debidamente llenado con dirección de correo electrónico y número de contacto 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, emitida por la Agencia Nacional de Tránsito.
- Comprobante de pago del valor de inscripción correspondiente y regularizado, que por ningún motivo será devuelto.

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

11.1.1.2. Los participantes, cancelarán al Club o Asociación organizadora, el valor de ciento ochenta (180,00) dólares norteamericanos, por concepto de inscripción o donación y derecho de participación para cubrir sus gastos de organización, para competencias de carácter nacional. Existirán inscripciones extraordinarias siempre que el organizador y la FEDAK lo autoricen, caso contrario, no las habrán. Si se pasa de esta fecha no podrán inscribirse.

11.1.1.3. 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.

11.1.1.4. 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.

11.1.1.5. Toda inscripción que contenga una declaración falsa será considerada como nula y sin efecto. Una inscripción de este tipo constituirá una infracción grave al presente reglamento que será sancionado con exclusión de la competencia, suspensión temporal y/o multa de acuerdo a lo que estipulen los Comisario Deportivos y/o Comisión Disciplinaria según corresponda. Cabe recalcar, que el derecho de inscripción, no será devuelto.

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

11.1.1.7. 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.

11.1.2. Inscripciones Campeonatos Regionales o Provinciales, Copas y Otros

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

11.1.2.1. 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.

11.1.2.2. De existir el cobro de dos tipos de inscripción (una por Campeonato Nacional y otro por Campeonato Provincial), el Club cancelará por concepto de Informe Técnico de Viabilidad, un valor por cada uno de las competencias (Nacional y Provincial), de conformidad a lo estipulado en el artículo 6 del presente reglamento.

11.2. COMPETENCIAS EXCEPCIONALES

11.2.1. 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.

11.3. 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, sometiéndose por lo tanto a los mismos; a su vez reconocen a la FEDAK como el máximo organismo del automovilismo en el Ecuador y están conscientes que las sanciones que esta institución imponga serán de obligatorio cumplimiento. El piloto, copiloto, concurrente y su equipo de competencia renuncian de manera expresa, irrevocable y definitiva a iniciar, promover, impulsar o continuar cualquier clase de proceso, pleitos, indemnizaciones 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.

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

➤ **ARTÍCULO 12. NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD**

12.1. NÚMEROS DE COMPETICIÓN:

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

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
T1	a partir del N° 400
TODO TERRENO	a partir del N° 600
UTV – A	a partir del N° 800
UTV – T	a partir del N° 900 hasta el N°999

12.1.2. 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.

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

12.1.4. 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.

12.1.5. 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.

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

12.1.7. 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 apodosos o seudónimos. Quienes no cumplan con estos requisitos no podrán participar en la competencia.

12.2. PUBLICIDAD:

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

12.2.2. La publicidad será colocada de la siguiente manera:

- 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.
- 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.
- 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 Anexos*.

12.2.3. 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.

12.2.4. 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.

12.2.5. 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.

12.2.6. 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.

12.2.7. 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 asignador por la CNR FEDAK en el calendario de Campeonatos Nacionales de Rally esté adherido al mismo.

12.2.8. 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.

12.2.9. 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.

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

12.2.11. 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 13. RECONOCIMIENTOS Y SHAKEDOWN**

13.1. RECONOCIMIENTOS:

Los reconocimientos se realizarán conforme lo establecido en el Reglamento Particular, para el efecto, el organizador de la competencia de rally, publicará y proporcionará oficialmente el libro de ruta (road book) días previos a los reconocimientos. Se anima a los organizadores, a efectuar reconocimientos controlados.

13.1.1. Se alienta a las tripulaciones inscritas, a participar en los reconocimientos.

13.1.2. Autos de reconocimiento

Requisitos Comunes:

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

13.1.3. Neumáticos para autos de reconocimiento:

Los neumáticos utilizados para el reconocimiento serán:

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

13.1.4. Restricción de reconocimiento:

A partir de la publicación del Reglamento Particular, todo piloto o su copiloto, o cualquier otro miembro del equipo que tenga intención de participar en la competencia de rally y desee conducir en cualquier camino que sea o pueda ser utilizado en el rally como TC, no podrá hacerlo el día de inicio de la competencia (verificaciones). Esta norma no se aplicará si se sabe que la persona vive en la zona. En caso de incumplimiento de esta norma el piloto será reportado a los Comisarios.

13.1.5. Desarrollo del reconocimiento

13.1.5.1. Horarios

- Se anima al organizador de la competencia, a efectuar reconocimientos controlados.
- Los reconocimientos deberán tener lugar de acuerdo con los horarios fijados por el organizador.
- Se alienta a las tripulaciones inscritas, a participar en los reconocimientos.

13.1.5.2. Respeto al horario de reconocimiento:

Una persona vinculada a la tripulación inscrita o en la ruta de un tramo cronometrado del rally podrá ingresar (salvo a pie), solo con la autorización expresa del Director de Carrera, después de la publicación del Reglamento Particular y hasta que finalice esa Prueba Especial, sea abierta al tráfico público y ya no sea utilizada dentro del rally. No obstante, las disposiciones expuestas en el presente documento deben respetarse. El reconocimiento de una Prueba Súper Especial, si se incluye en la competencia del rally, no se considerará como parte del programa de reconocimiento.

13.1.5.3. Número de pasadas:

En caso de reconocimientos controlados, el número de pasadas se limitará a cuatro por tripulación en cada tramo cronometrado. Durante el reconocimiento habrá comisarios de la organización de control en la largada y en la llegada de cada TC para registrar el número de pasadas. Las tripulaciones solo estarán autorizada a ingresar y a salir de los TC a través de los controles de largada y de finalización. El carnet de control de pasadas, forma parte de los documentos oficiales de la competencia.

13.1.5.4. Velocidad durante el reconocimiento:

El organizador podrá determinar el límite de velocidad en los reconocimientos, para lo cual se fundamentaran en las leyes de tránsito del Ecuador. Tales límites deberán aparecer en el Reglamento Particular y podrán ser verificados en cualquier momento durante el reconocimiento. Para monitorear la velocidad durante el reconocimiento, el organizador detallará claramente en el Reglamento Particular, la aplicación (APP) a utilizar. Se recomienda WIKILOC

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

13.1.5.6. Número de personas: Durante las pasadas a través de cada TC solo estará autorizada la tripulación del auto.

13.1.6. Las tripulaciones que efectúen el reconocimiento de los tramos cronometrados fuera de lo establecido en el Reglamento Particular de la competencia, será causal de descalificación del evento.

13.2. SHAKEDOWN:

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

13.2.1. El Shakedown se desarrollará como si fuera un TC del rally e incluirá todas las medidas de seguridad adecuadas. No se puede correr usando un TC del itinerario o cronograma del rally.

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

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

13.2.4. Durante el Shakedown, piloto y copiloto deben usar la indumentaria respectiva, de acuerdo a la estipulado en el Reglamento de Seguridad Nacional para rallies 2023.

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

➤ ARTÍCULO 14. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS, TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD

14.1. 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 íntegra del presente reglamento deportivo.

14.2. Las verificaciones administrativas, técnicas, de seguridad son responsabilidad del club o asociación organizador del evento, se efectuarán en el lugar, fecha y hora especificados en el reglamento particular de cada competencia y contará con la presencia de los Comisarios Deportivos FEDAK. No podrán largar el primer TC, los

autos que no aprueben las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad.

14.3. Verificaciones administrativas.

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

14.4. Verificaciones técnicas.

Cumplimiento obligatorio de lo estipulado en la Homologación Internacional FIA o Reglamento Nacional Técnico 2023 y en el manual de procedimientos.

14.5. Verificaciones de seguridad.

Cumplimiento obligatorio de lo estipulado en la Homologación Internacional FIA o Reglamento Nacional de Seguridad para Rallies 2023 y en el manual de procedimientos.

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

14.7. Los Comisarios Deportivos FEDAK 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. Los Comisarios Deportivos FEDAK al término de la competencia, podrán disponer que los autos que ocuparon los tres primeros lugares, sean revisados bajo régimen de parque cerrado, de manera obligatoria.

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

14.9. 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.

14.10. El Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK, 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.

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

➤ ARTÍCULO 15. CONTROLES HORARIOS

15.1. 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.

15.2. 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.

15.3. 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.

15.4. 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.

15.5. 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.

15.6. 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.

15.7. 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 minutoprecedente.

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

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

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

15.10. 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.

15.11. 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.

15.12. 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:

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

➤ **ARTÍCULO 16. PROCEDIMIENTO DE REAGRUPAMIENTO**

16.1. 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.

16.2. 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 17. PARQUE DE ASISTENCIA Y PARQUE CERRADO**

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

- 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.

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

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

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

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

17.6. Los Comisarios Deportivos FEDAK 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.

17.7. En todo momento, dentro del parque cerrado, las personas autorizadas, deberán acatar las disposiciones estipuladas por las autoridades nacionales.

➤ **ARTÍCULO 18. ORDEN DE PARTIDA**

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

18.2. 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.

18.3. Los pilotos participantes de los autos de las categorías RC2E y RC2N, tienen prioridad de escoger el orden de largada según los resultados del súper especial de clasificación. La selección del orden de partida, será considerando el mejor tiempo, es decir será el primero en seleccionar y así sucesivamente. Los pilotos deberán comunicar al Director de Carrera.

18.4. 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.

18.5. 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 19. DESARROLLO DE LA COMPETENCIA**

19.1. 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:

- Súper especial de clasificación en recinto cerrado.
- Súper especial de clasificación en pista de dobles
- Súper especial de clasificación en trazado urbano.

19.2. 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.

19.3. 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.

19.4. 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 Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK, 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 Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK, variará el orden de partida de un tramo cuando esto suceda, o por pedido de los pilotos involucrados.

19.5. 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.

19.6. 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.

19.7. 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.

19.8. 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.

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

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

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

19.12. 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.

19.13. 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.

19.14. Horario de la Caravana de Seguridad:



19.15. 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.

19.16. 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.

19.17. 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.

19.18. 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.

19.19. 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.

19.20. 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.

19.21. 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.

19.22. 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.

19.23. 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.

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

19.25. 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.

19.26. 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.

19.27. 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 Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK y tomarán una decisión, positiva o negativa, dependiendo las circunstancias.

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

19.29. Cancelación o suspensión de un tramo cronometrado. Un tramo cronometrado que sea detenido, podrá ser declarado terminado, o cancelado por causas de fuerza mayor, por el Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK, 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.

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

- Detención, con la hora registrada en ese sitio de haber un control y de no haber control, se considerará desierto ese tramo.
- 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.
- Bajo criterio del comisario, el mayor tiempo se determinará escogiendo entre los 4 últimos tiempos que hayan circulado el tramo en circunstancias normales.
- Se aplicará únicamente si más o igual al 50% de las tripulaciones que estuvieron en competencia, lograron pasar sin inconvenientes.
- Si un tramo es detenido habiendo pasado menos del 50% de autos en competencia, el tramo será anulado para todos.

19.31. 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.

19.32. En todo momento, en el desarrollo de la competencia, los pilotos, copilotos, mecánicos y personas autorizadas, deberán acatar las autoridades nacionales.

➤ **ARTÍCULO 20. PUBLICACIÓN DE RESULTADOS Y PODIUM DE PREMIACIÓN**

20.1. CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY Y VUELTA AL ECUADOR

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

20.1.2. 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.

20.2. CAMPEONATOS REGIONALES O PROVINCIALES, COPAS, OTROS EVENTOS

20.2.1. 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 (30) minutos para reclamar de posibles errores antes de oficializar los mismos. Si existe errores deben corregirse inmediatamente sin necesidad de un reclamo.

20.2.2. 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 21. PREMIACION**

21.1. CAMPEONATOS NACIONALES

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

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

21.2. CAMPEONATOS PROVINCIALES, COPAS, OTRO CAMPEONATOS

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

➤ **ARTÍCULO 22. RECLAMACIONES Y APELACIONES**

22.1. 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 Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK, 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.

22.2. 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 norteamericanos; 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 Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK, 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.

22.3. 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.

22.4. 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 Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK para que procedan con la verificación correspondiente.

22.5. La verificación se la hará en la hora y lugar determinado por el Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK, 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 Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK, solicitarán a los comisarios técnicos de la organización, remitan su informe a para los fines consiguientes.

22.6. 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.

22.7. Mientras dure un proceso de verificación, motivado por un reclamo presentado, el Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK, 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.

22.8. 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.

22.9. 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).

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

➤ **ARTÍCULO 23. DESCALIFICACIONES**

23.1. 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.

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

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

23.4. El sobrepasar el tiempo máximo impuesto en el sector.

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

23.6. 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

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

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

23.9. Ocultar intencionalmente los números de competencia.

23.10. Omitir el paso de algún control horario.

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

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

23.13. Las violaciones a las limitaciones de los reglamentos técnicos de las categorías.

23.14. El cambio del block de motor del automóvil u otra parte que requiera verificación, durante la competencia

sin autorización previa del Director de Carrera.

- 23.15. La falta de cualquiera de los requisitos de seguridad especificados en reglamento.
- 23.16. Hacer protestas públicas, por cualquier medio electrónico o de comunicación, deberá seguir el órgano regular.
- 23.17. Que los vehículos de servicio (asistencia) sean reportados circulando dentro de algún tramo cronometrado ya iniciado
- 23.18. Pasar lanzados al inicio de un tramo cronometrado sin autorización del comisario.
- 23.19. Participar bajo el influjo de drogas o bebidas alcohólicas.
- 23.20. No llevar la publicidad entregada por la organización, durante toda la competencia (tramos cronometrados, enlaces, parque de asistencia).
- 23.21. El hacer hoja ruta dentro del periodo estipulado en el reglamento particular de la competencia en desarrollo (los días de carrera).
- 23.22. El hacer hoja de ruta con un auto de competencia.
- 23.23. El entrenar con un auto de competencia dentro del periodo estipulado en el reglamento particular de la competencia en desarrollo (los días de carrera).
- 23.24. Hacer mecánica, cambiar o modificar cualquier pieza del auto en cualquiera de los parques cerrados, sin autorización de los comisarios deportivos.
- 23.25. Realizar cualquier tramo cronometrado con tripulación incompleta.
- 23.26. Recibir asistencia mecánica (daño mecánico) de terceros dentro del tramo cronometrado.
- 23.27. 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.
- 23.28. Violentar sellos de seguridad, colocados en las verificaciones técnicas sin previa autorización.
- 23.29. No llevar neumático de emergencia de rally. No se permite neumáticos que son comercializados en los autos de calle.
- 23.30. No llevar aro de emergencia de rally. No se permite aros que son comercializados en los autos de calle.
- 23.31. Cualquier violación al presente reglamento.

➤ **ARTÍCULO 24. NEUMÁTICOS**

- 24.1. 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.
- 24.2. Todo tratamiento mecánico y/o químico de los neumáticos está prohibido.
- 24.3. 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.
- 24.4. 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.
- 24.5. En competencias de asfalto, se permite el uso de llantas de asfalto (Tarmac), semislicks. Se prohíbe el uso de llantas slick (100% lisas).
- 24.6. Está prohibido el uso de neumáticos con clavos.
- 24.7. 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.

24.8. 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.

24.9. No se permite el ajuste de la presión de los neumáticos, en zonas de régimen de parque cerrado.

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

24.11. Los neumáticos a utilizar por los vehículos en todas las categorías que participen en las competencias del Campeonato Nacional de Rally y Vuelta al Ecuador en el año 2023, 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 hayan registrado los participantes para la competencia, será motivo de exclusión del evento.

24.12. Cualquier otra disposición que considere el Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK y que será comunicada oportunamente a los participantes.

24.13. En el caso de las categorías R4 y R5 homologados FIA, se utilizarán:

- R4 (RC4) neumáticos marca MRF del proveedor ACL MOTORSPORT, tanto para rally en tierra como asfalto.
- R5 (RC5) neumáticos marca Michelin del proveedor AUTOCORP MOTORSPORT, tanto para rally en tierra como asfalto.

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

➤ ARTÍCULO 25. COMBUSTIBLE

25.1. Procedimiento del repostaje

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

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

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

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

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

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

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

25.1.6. Procedimiento en las zonas de repostaje

- Solo se permiten acciones dentro de una RZ directamente involucradas en el repostaje del vehículo competidor.
- En todas las RZ, se aplicará un límite de velocidad de 5 km/h.
- Para acceder a la RZ, todo el personal involucrado en las operaciones de reabastecimiento de combustible debe usar ropa que brinde una protección adecuada contra incendios e incluya al menos: pantalones largos, top de manga larga, zapatos cerrados, guantes y balaclava.

- El proveedor de combustible, es responsable de proteger el suelo con material ambiental que estará compuesta por una parte absorbente y otra parte impermeable.
- La responsabilidad del repostaje recae únicamente en el competidor.
- Los motores deben estar apagados durante toda la operación de repostaje.
- Se requiere que la tripulación permanezca fuera del automóvil durante el reabastecimiento de combustible.
- Con el único propósito de ayudar con el procedimiento de repostaje de su automóvil, dos miembros del equipo de cada tripulación pueden acceder al RZ.
- Un auto puede ser empujado fuera de la RA por la tripulación, los dos miembros del equipo y/o los comisarios de la organización, sin incurrir en una penalización.

25.2. Procedimiento en estaciones de servicio comerciales

25.2.1. Las categorías determinadas en el Reglamento Técnico Nacional de Rally 2023, podrá utilizar combustible disponible en estaciones de servicio comerciales, marcados en el libro de ruta. Este combustible debe dispensarse directamente en el tanque del automóvil competidor, a excepción de las categorías RC4 y RC5 homologados FIA, cuyo combustible por su octanaje no disponen en las estaciones de servicio comercial.

25.2.2. La tripulación debe utilizar únicamente el equipo a bordo y solo las bombas sin asistencia física externa.

25.2.3. Los autos que requieran combustible adicional, podrá llevar en envases y deben transportar los mismos en un automóvil de abasto y mostrarlo en las verificaciones previas al rally.

25.3. Tipo de combustible autorizado a utilizar:

25.3.1. Combustible estipulado en el Reglamento Técnico Nacional de Rally 2023

25.3.2. Combustible estipulado con Homologación Internacional FIA

25.3.3. La FEDAK se reserva el derecho de disponer la utilización de un tipo y marca de combustible para las diferentes categorías, para lo cual se comunicará oportunamente la resolución.

➤ ARTÍCULO 26. REQUERIMIENTOS ORGANIZATIVOS

26.1. CAMPEONATOS NACIONALES

26.1.1. Las disposiciones estipuladas en el presente reglamento, basadas en las Regulaciones Deportivas de los Rallies Regionales FIA 2023, están dirigidas a los organizadores y es de fiel cumplimiento y deberán respetar todas las disposiciones abajo detalladas. El club o asociación responsable de la organización de una fecha del Campeonato Nacional de Rally, obligatoriamente deberá cumplir con los siguientes requisitos organizativos:

- 1) UN solo espacio físico o lugar para toda la competencia, donde funcionará el Parque de Asistencia y régimen de parque cerrado, desde el día 1 hasta el día final de la competencia, conforme el programa de rallies. En dicho espacio físico o lugar, se realizarán las verificaciones técnicas y de seguridad. Deberá contemplar las siguientes características:
 - a. Recinto CERRADO, y que el área (mínimo 1 hectarea) sea suficiente para que albergue a todos los participantes.
 - b. Zona de parqueo cómodo para vehículos de asistencia
 - c. Zonas planas y amplias
 - d. Servicios básicos
 - e. Zona de alimentación
 - f. Parqueo cómodo para prensa, público y asistentes
 - g. Los controles de salida y llegada deben tener cobertura celular o satelital para la transmisión de datos, en competencias de carácter nacional es primordial tener sistemas de control de tiempo automatizados
 - h. Seguridad privada.
- 2) Plan de socialización a la población directamente involucrada, por donde transitarán los vehículos de competencia.
- 3) Apoyo de las autoridades locales.
- 4) Acuerdos o contratos con auspiciante, para el desarrollo de la competencia.
- 5) Capacidad hotelera y gestionar descuentos para los deportistas.
- 6) Lanzamiento oficial de la competencia de rally, mediante rueda de prensa.
- 7) Información pública de la competencia, página web, redes sociales.
- 8) Cobertura de inicio a fin de la competencia, a través de plataformas digitales, para el conocimiento del público.
- 9) Placa oficial de la competencia de rally.

- 10) Afiche promocional de la competencia de rally.
- 11) Tarima o estructura para la presentación de los pilotos y copilotos.
- 12) Carpa, mesas, sillas, demás materiales requeridos para cada punto de control de partida y llegada.
- 13) Sistema de tiempos con relojes digitales en partida y llegada.
- 14) Sistema de tiempos en línea.
- 15) Equipo de balanza para constatar el peso reglamentario de los vehículos.
- 16) Herramientas para la revisión técnica.
- 17) Materiales para la revisión administrativa (hojas, esferos, etc.) y técnica (precintos, cintas, etc.)
- 18) Iluminación y Amplificación (sonido, micrófono y maestro de ceremonias).
- 19) Palco oficial para autoridades (opcional).
- 20) Seguridad (vallas y policía).
- 21) Suministro de energía eléctrica adicional en caso de una interrupción del servicio eléctrico.
- 22) Mínimo dos ambulancias con paramédicos.
- 23) Clínica u Hospitales autorizados para posibles evacuaciones.
- 24) Extintores en cada punto de partida y llegada de los CH y parque de servicio o asistencia.
- 25) Contar con al menos 25 comisarios capacitados, entre:
 - a. Comisarios deportivos,
 - b. Comisarios técnicos,
 - c. Cronometristas controles horarios,
 - d. Comisarios de seguridad,
 - e. Comisarios de ruta,
 - f. Otros.
- 26) Disponer de los siguientes vehículos (gestionar auspicios con marcas de vehículos):
 - a. Vehículo Seguridad Público
 - b. Vehículo 000
 - c. Vehículo 00
 - d. Vehículo 0
 - e. Vehículo escoba o cierre
 - f. Vehículos para los Comisarios
- 27) Para la premiación, deberán efectuar rueda de prensa de los ganadores.
- 28) Entrega de premios (trofeos) por categorías, para:
 - a. Piloto ganador - Primer lugar
 - b. Piloto ganador - Segundo lugar
 - c. Piloto ganador - Tercer lugar
- 29) Entrega de premios (trofeos o medallas) por categorías, para:
 - a. Copiloto ganador – Primer lugar
 - b. Copiloto ganador – Segundo lugar
 - c. Copiloto ganador – Tercer lugar
- 30) Directorio vigente (no prorrogado en funciones), registrado ante el Ministerio del Deporte.
- 31) Para las inscripciones de las competencias, el club o asociación deberá mantener en una institución financiera del país, cuenta de ahorros o corriente, para aceptar los valores. NO se permite la recepción de las inscripciones en cuentas personales de los directivos o socios del club o asociación.
- 32) Documento debidamente legalizado ante un notario, deslindando responsabilidad a los directivos de la FEDAK, de la competencia en mención.

26.1.2. 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

26.1.3. 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 señalará la zona con conos reflectantes.

26.1.4. 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.

26.1.5. 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.

26.1.6. 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 descalificación de la fecha asignada de la competencia del Campeonato Nacional de Rally y Vuelta al Ecuador. La FEDAK a través de la Comisión Nacional de Rally, podrá cancelar el evento.

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

26.1.8. 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.

26.1.9. 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

26.1.10. Candidatos para fechas del Campeonato Nacional de Rally

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

26.1.10.2. Los Comisarios Deportivos FEDAK, elaborarán un informe de cada rally que será revisado por el Directorio de la FEDAK.

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

26.1.10.4. 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 del año anterior. 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 del rally
- Plan de seguridad para rallies (Conforme lo estipulado en el Reglamento de Seguridad Nacional para Rallies 2023).
- Registro de Directorio del club o asociación vigente (no prorrogado en funciones), registrado ante el Ministerio del Deporte.

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

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

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

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

26.1.11. Seguros

26.1.11.1. 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.

26.1.11.2. 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.

26.1.11.3. 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 norteamericanos.
- 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.

26.1.11.4. 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.

26.2. CAMPEONATOS PROVINCIALES, COPAS, OTROS

26.2.1. El club o asociación responsable de la organización de una fecha del Campeonato Provincial, Copa u otro tipo de eventos de Rally, obligatoriamente deberá cumplir con los mismos requerimientos organizativos para Campeonatos Nacionales, conforme indica el Art. 26.1.

➤ ARTÍCULO 27. LICENCIA DEPORTIVA NACIONAL FEDAK

27.1. Documento obligatorio

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

27.1.2. La Licencia Deportiva Nacional LDN emitida por la FEDAK, tiene vigencia anual del 01 de enero hasta el 31 de diciembre del año en curso.

27.1.3. Los pilotos, copilotos con Licencia Deportiva Nacional LDN emitida por la FEDAK que participe en competencias NO autorizadas por la FEDAK, serán sancionados con suspensión temporal, definitiva y/o multa económica.

27.2. Evaluación médica

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

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

27.2.2. Se recomienda realizarse un examen médico, que incluye:

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

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

27.3. Obtención de la Licencia Deportiva Nacional LDN FEDAK

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

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

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

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

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

➤ ARTÍCULO 28. 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 o cada parte del rally separada por un reagrupamiento.

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: 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 Cuerpo de Comisarios Deportivos FEDAK.

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.

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

➤ ARTÍCULO 29. SANCIONES

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

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

29.2. Sanciones económicas:

- Por conducta anti deportiva del piloto (Aparte de la sanción deportiva o técnica): USD \$500,00
- Reclamos airados a las autoridades: USD \$500,00
- 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 1.000,00
- 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 1.500,00

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

29.3. Sanciones temporales, 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.:

Sanción: 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.:
































Sanción: 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.

ANEXO 1 Tabla de Señales (pancartas) estandar de control - *Formato*

ANNEXE I – SIGNALISATION DES CONTRÔLES

APPENDIX I - CONTROL SIGNS

ANNEXE I – SIGNALISATION DES CONTRÔLES		APPENDIX I - CONTROL SIGNS		
1. ZONES DE CONTROLE		1. CONTROL ZONES		
CONTROL TYPE TYPE DE CONTRÔLE	CONTROL ZONE (diameter of signs: about 70cm) ZONE DE CONTRÔLE (diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)			
Direction of travel Sens du parcours	⇌		⇌	
	YELLOW SIGNS - Zone entry PANNEAUX JAUNES - Début de zone	RED SIGNS - Compulsory stop PANNEAUX ROUGES - Arrêt obligatoire	BEIGE SIGNS - End of zone PANNEAUX BEIGES - Fin de zone	
PASSAGE CONTROL CONTRÔLE DE PASSAGE	 ← 25 m min →	 ← 25 m →		
TIME CONTROL CONTRÔLE HORAIRE	 ← 25 m min →	 ← 25 m →		
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE CH ENTRÉE DU PARC D'ASSISTANCE	 ← 5 m →	 ← 5 m →		
TC AT SERVICE PARK EXIT CH SORTIE DU PARC D'ASSISTANCE	 ← 5 m →	 ← 5 m →	Usually leads to RA and/or TZ Mène généralement à une aire de ravitaillement et/ou une zone pneumatiques.	
TIME CONTROL AND SS START CH ET DEPART D'ES	 ← 25 m min →	 ← 50-200 m →	 ← 25 m →	
END OF SS FIN D'ES	 ← 100 m → ADVANCE INDICATION AVERTISSEUR	 ← min. 200m → FLYING FINISH LINE LIGNE D'ARRIVÉE	 ← 25 m → STOP CONTROL CONTRÔLE STOP	
OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (diameter of the signs: about 70cm) AUTRES PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA (diamètre des panneaux : 70 cm environ)				
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND SYMBÔLE BLANC SUR FOND JAUNE	WHITE OR BLACK SYMBOL ON A BLUE BACKGROUND SYMBÔLE BLANC OU NOIR SUR FOND BLEU		
TYRE MARKING / CHECKING MARQUAGE/ VERIFICATION DES PNEUS			One sign for all tyre operations Un panneau pour toutes les opérations liées aux pneus	
REFUELLING AREA AIRE DE RAVITAILLEMENT			One sign for all refuel operations Un panneau pour toutes les opérations liées aux ravitaillements	
SERVICE AREAS AIRES DE SERVICE			One sign for service operations Un panneau pour toutes les opérations liées aux assistances	
MEDIA ZONES ZONES MEDIAS			One sign for media zones Un panneau pour les zones réservées aux médias	
RADIO POINT POINT RADIO	 ← 100 m → WARNING SIGN AVERTISSEUR		Radio point Point radio	
MEDICAL VEHICLE POINT VEHICULE MEDICAL	 ← 100 m → WARNING SIGN AVERTISSEUR		Medical Vehicle point Vehicule médical	













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

93 - Published on 08/12/2022

Fuente. 2023 FIA Regional Rally Sporting Regulations

2. PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA

2. FIA STANDARD SIGN BOARDS

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

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		
RZ 1	REFUEL ALL COMPETITORS 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		
RE START (Section 2/Sección 2)							THURSDAY, APRIL 26, 2018	
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		
Overnight Regrouping								
Thursday Totals		1,90	98,98	100,88				

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		
	SERVICE A - CARLOS PAZ	(1,90)	(98,98)	(100,88)	0:15			
1C	Service OUT	-	-	-	-	6:40		
RZ 2	REFUEL ALL COMPETITORS 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		
RZ 3	REMOTE REFUEL ALL COMPETITORS 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		
RZ 4	REMOTE REFUEL ALL COMPETITORS 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		
RE START (Section 4/Sección 4)							FRIDAY, APRIL 27, 2018	
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		
	FLEXI SERVICE C - CARLOS PAZ	(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		
Friday Totals		80,12	254,12	334,24				

SEC. 1

SEC. 2

SECTION 3

SEC. 4

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
SERVICE D - CARLOS PAZ		(0,00)	(0,00)	(0,00)	0:15		
8E	Service OUT	-	-	-	-	-	7:45
RZ 5	REFUEL ALL COMPETITORS						
	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
RZ 6	REMOTE REFUEL ALL COMPETITORS						
	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
SECTION 6							
RE START (Section 7/Sección 7)				SATURDAY, APRIL 28, 2018			
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
SECC. 7							
Saturday Totals		77,90	100,43	178,33			

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
TOTALS 9 SS	159,92	453,53	613,45	26,07

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

ANEXO 3 Libro de Ruta (Road book)

STAGE		DIRECTION		INFORMATION		SS NUMBER	
TOTAL	PARTIAL	SS NUMBER	STAGE	SS NUMBER	STAGE	SS NUMBER	STAGE
TC 7/11 Hermeskeil TC 8/12 Neunkirchen		HERMESKEIL NEUNKIRCHEN		HERMESKEIL NEUNKIRCHEN		SS 7	
38,48	3,21	41	41	3,03	41	41	41
TC 8/12 Neunkirchen TC 9/13 Freisen		NEUNKIRCHEN FREISEN		NEUNKIRCHEN FREISEN		SS 8	
15,88	0,90	28	28	1,07	28	28	28
TC 9/13 Freisen ST. WENDELER LAND 12		FREISEN ST. WENDELER LAND 12		FREISEN ST. WENDELER LAND 12		SS 9	
16,52	0,64	29	29	0,43	29	29	29
ST. WENDELER LAND 12 FINISH/ZIEL		ST. WENDELER LAND 12 FINISH/ZIEL		ST. WENDELER LAND 12 FINISH/ZIEL		SS 10	
16,91	0,39	30	30	0,04	30	30	30
FINISH/ZIEL SSWP 8/12 ST. WENDELER LAND 12 16,95 km		FINISH/ZIEL SSWP 8/12 ST. WENDELER LAND 12 16,95 km		FINISH/ZIEL SSWP 8/12 ST. WENDELER LAND 12 16,95 km		SS 11	
16,95	0,04	31	31	0,00	31	31	31
SSWP 8/12 ST. WENDELER LAND 12 16,95 km		SSWP 8/12 ST. WENDELER LAND 12 16,95 km		SSWP 8/12 ST. WENDELER LAND 12 16,95 km		SS 12	
17,19	0,24	32	32	0,00	32	32	32
FINISH/ZIEL SSWP 8/12 ST. WENDELER LAND 12 16,95 km		FINISH/ZIEL SSWP 8/12 ST. WENDELER LAND 12 16,95 km		FINISH/ZIEL SSWP 8/12 ST. WENDELER LAND 12 16,95 km		SS 13	
17,19	0,24	32	32	0,00	32	32	32

Requisitos generales

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

Páginas de instrucción

- Cuando una ruta de rally está exactamente duplicada (es decir 2 secciones 1 idénticas) se incentiva a los organizadores a economizar imprimiendo un juego común de instrucciones de ruta. En este caso, cada encabezado de página deberá incluir los distintos controles, etapas y números de sección. Si hubiera variaciones entre los dos pasajes no deberá haber ningún juego común de instrucciones de ruta.
- Cada libro de ruta deberá incluir por lo menos un plano de Parque de Asistencia. No es necesario que haya planos repetidos de esquemas de parques de asistencia para cada visita. Sin embargo, son importantes los planos cuando hay cambio de ubicación del control.
- Deberán incluirse planos de esquemas de puntos de Asistencia o Reabastecimiento Remoto (si correspondiera).
- Se deberá incluir la ruta de enlace para llegar a 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:
 - Una escala
 - La dirección norte
 - Ruta de reconocimiento (solamente en el caso de que no haya ningún libro de ruta separado para el reconocimiento)
 - Ruta alternativa
 - Ubicación de los puntos de largada/llegada y de todos los vehículos de emergencia.
- Deberán mostrar la ubicación del GPS de los controles horarios, largadas, puntos medios de radio, llegadas y stops de cada 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:
 - Formulario de abandono (opcional).
 - 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.		Timecard A		15 Jan 2012		FIA	
TC 0	Start							COMPLETION	
		ACTUAL START		TARGET TIME		SS TIME			
		TC 0		01 10		TC 1			
TC 1									
TC 1	SS 1 Stage Name 23,26km							COMPLETION	
		PROVISIONAL START	SS 1	ACTUAL START		TARGET TIME		SS TIME	
						00 35			
TC 2									
TC 2	SS 2 Stage Name 11,79km							COMPLETION	
		PROVISIONAL START	SS 2	ACTUAL START		TARGET TIME		SS TIME	
						01 05			
TC 3									
TC 3	SS 3 Stage Name 34,19km							COMPLETION	
		PROVISIONAL START	SS 3	ACTUAL START		TARGET TIME		SS TIME	
						01 30			
TC 3A									
TC 3A	Regroup/TechZone								
		TARGET TIME				PROVISIONAL START			
		00 03							
		00 13							
TC 3B									

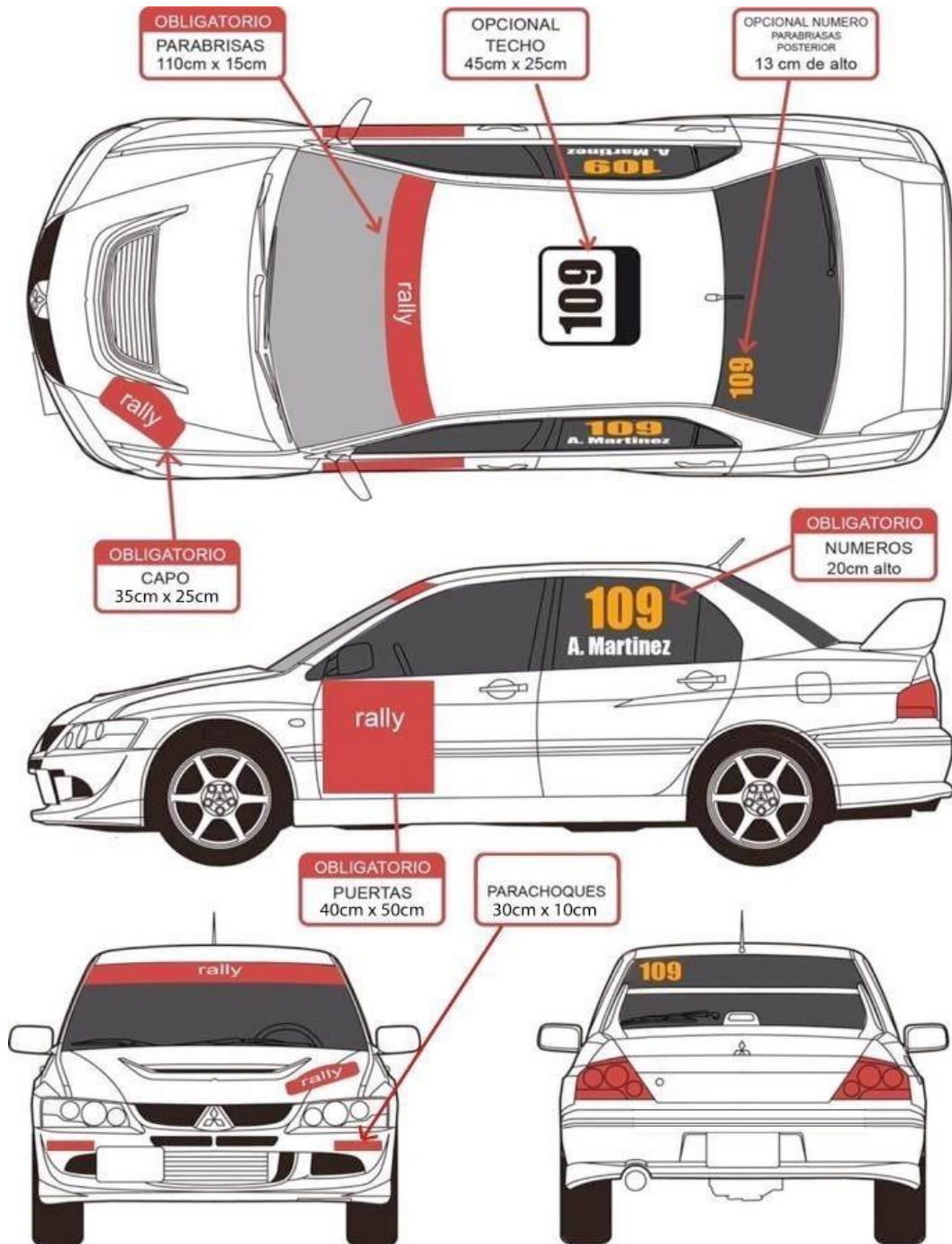
Fuente. Reglamento Deportivo 2021 - Argentina

ANEXO 5 Carnes de Control – Vuelta al Ecuador

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

Fuente. Reglamento Particular Vuelta al Ecuador 2021

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









ANEXO 7 Calendario de competencias de rally 2023

COMUNICADO OFICIAL

La Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo FEDAK, por intermedio de la Comisión Nacional de Rally, comunica a la colectividad automovilística del país, el calendario de competencias de rally para el año 2023:

CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY 2023

1° Fecha	 RALLY TUNGURAHUA	9 – 12 Marzo
2° Fecha	 RALLY AZUAY	13 – 16 Abril
3° Fecha	 RALLY IMBABURA	18 – 21 Mayo
4° Fecha	 RALLY COTOPAXI	13 – 16 Julio
5° Fecha	 RALLY LOJA	21 – 24 Septiembre
6° Fecha	 RALLY VUELTA AL ECUADOR	10 – 18 Noviembre

Todos somos FEDAK

COMISIÓN NACIONAL DE RALLY
FEDERACIÓN ECUATORIANA DE AUTOMOVILISMO Y KARTISMO