

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

Contenido

➤ ARTÍCULO 1. PRINCIPIOS GENERALES	2
➤ ARTÍCULO 2. CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS.....	2
➤ ARTÍCULO 3. APLICACIÓN.....	2
➤ ARTÍCULO 4. AUTORIDADES Y DELEGADOS DE LOS CAMPEONATOS Y COMPETENCIAS.....	2
➤ ARTÍCULO 5. AUTOS ADMITIDOS	5
➤ ARTÍCULO 6. CAMPEONATOS, COMPETENCIAS, COPAS, OTROS	6
➤ ARTÍCULO 7. VUELTA AL ECUADOR.....	7
➤ ARTÍCULO 8. PUNTOS PARA CAMPEONATOS, COMPETENCIAS, COPAS Y OTROS.....	8
➤ ARTÍCULO 9. CARÁCTER DE LOS CAMPEONATOS Y COMPETENCIA	9
➤ ARTÍCULO 10. CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLIES.....	10
➤ ARTÍCULO 11. DOCUMENTACIÓN OFICIAL	11
➤ ARTÍCULO 12. INSCRIPCIONES.....	13
➤ ARTÍCULO 13. NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD.....	15
➤ ARTÍCULO 14. RECONOCIMIENTOS Y SHAKEDOWN	17
➤ ARTÍCULO 15. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS, TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD	18
➤ ARTÍCULO 16. CONTROLES HORARIOS.....	19
➤ ARTÍCULO 17. PROCEDIMIENTO DE REAGRUPAMIENTO.....	20
➤ ARTÍCULO 18. PARQUE DE ASISTENCIA Y PARQUE CERRADO	20
➤ ARTÍCULO 19. ORDEN DE PARTIDA	21
➤ ARTÍCULO 20. DESARROLLO DE LA COMPETENCIA.....	21
➤ ARTÍCULO 21. PUBLICACIÓN DE RESULTADOS Y PODIUM DE PREMIACIÓN.....	24
➤ ARTÍCULO 22. PREMIACION.....	24
➤ ARTÍCULO 23. RECLAMACIONES Y APELACIONES.....	24
➤ ARTÍCULO 24. DESCALIFICACIONES.....	25
➤ ARTÍCULO 25. NEUMÁTICOS.....	27
➤ ARTÍCULO 26. COMBUSTIBLE	27
➤ ARTÍCULO 27. REQUERIMIENTOS ORGANIZATIVOS.....	28
➤ ARTÍCULO 28. LICENCIA DEPORTIVA NACIONAL FEDAK	32
➤ ARTÍCULO 29. SANCIONES	33
➤ ARTÍCULO 30. DEFINICIONES	33
➤ ARTÍCULO 31. DISPOSICIONES GENERALES.....	36
ANEXO 1 Tabla de Señales (pancartas) estándar de control - <i>Formato</i>	37
ANEXO 2 CRONOGRAMA / ITINERARIO FORMATO.....	40
ANEXO 3 LIBRO DE RUTA (ROAD BOOK) FORMATO	41
ANEXO 4 CARNES DE CONTROL – CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY FORMATO.....	43

➤ ARTÍCULO 1. PRINCIPIOS GENERALES

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

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

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

➤ ARTÍCULO 2. CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS

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

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

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

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

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

2.3. INTERPRETACIÓN

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

➤ ARTÍCULO 3. APLICACIÓN

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

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

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

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

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

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

De acuerdo al Código Deportivo Internacional (CDI), las autoridades responsables por la correcta aplicación de los reglamentos Deportivo, Técnico y Seguridad de Rally, en las diferentes competencias organizadas por los Clubes, Asociaciones afiliadas a la FEDAK, y/o empresas especializadas en automovilismo, son las siguientes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2.1. El Colegio de Comisarios estará conformado por:

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

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

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

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

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

4.2.3. El Colegio de Comisarios a través de su Presidente, tienen la obligación presentar a la FEDAK-CNR el Informe de la carrera detallando todas las circunstancias acontecidas en la misma, así como: situaciones disciplinarias de los competidores, reclamos, resoluciones de sanciones, exclusiones de vehículos por normas de seguridad, entre otros, hasta un plazo máximo de 72 horas posteriores a la culminación de la competencia. Debiendo en el mencionado informe constar obligatoriamente la constancia de la entrega de los siguientes documentos en original al Director de Carrera:

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3. RESPONSABILIDAD DEL ORGANIZADOR

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

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

4.4. OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR

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

Los Clubes, Asociaciones o empresas organizadoras dispondrán obligatoriamente de:

- Sistema de tiempos desde la partida y hasta la llegada de la competencia.
- Materiales para la revisión administrativa (hojas, esferos, etc.) y técnica (herramientas necesarias para la revisión técnica, precintos, cintas, etc.)
- Equipo de balanza para constatar el peso reglamentario de los vehículos, debiendo remitirse el certificado de calibración y regulación a la FEDAK.
- Iluminación.
- Palco oficial para autoridades. (Opcional)
- Amplificación (sonido, micrófono y maestro de ceremonias).
- Seguridad (vallas, Agentes de Tránsito de ser el caso y Policía Nacional).
- Espacio para parque cerrado.
- Rampa. (Opcional)
- Suministro de energía eléctrica.
- Dos ambulancias con paramédicos (o las de ser necesarias para todos los tramos SS).
- Extintores suficientes en número y volumen de carga en la zona de reabastecimiento, abastos, abastos remotos, largada, llegada.
- Plataformas y/o winchas para retiro de vehículos.
- Comunicación del director de carrera con todos los comisarios que se encuentren a lo largo del recorrido del rally.
- Contar con Comisarios de largada, llegada, debidamente capacitados y con total conocimiento de los reglamentos vigentes y CDI
- Presencia de bomberos con equipos.

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

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

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

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

4.5. CONFLICTO DE INTERESES

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

4.6. DELEGADOS DE LA FEDAK

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

➤ ARTÍCULO 5. AUTOS ADMITIDOS

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

CATEGORÍAS:

N°	CATEGORIA	CONFORMIDAD
1	Rally 2 / R5	Homologación Internacional FIA / Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
2	N5	Homologación Regional FIA – RFEA PCCCTCE
	Prototipos	Art 252 y 253 del Anexo J Art 254 Ficha EVO X VR4 FIA
	Yaris GR	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
3	RC3	Homologación Internacional FIA
4	RC4	Homologación Internacional FIA
5	RC5	Homologación Internacional FIA

6	RC2N	Ficha de Homologación vehículo Art. 254 Anexo J 2019
7	T4 Turbo	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
8	T4	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
9	T3	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
10	T1	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
11	SUV	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
12	TODOTERRENO	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
13	UTV-T	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
14	UTV-R	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad
15	CAMIONETAS	Reglamento Nacional Técnico y de Seguridad

5.1. DISPOSICIONES ADICIONALES

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

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

5.1.3. La declaración técnica y de seguridad juramentada será presentada por una sola vez en la primera participación en los campeonatos; de realizarse alguna modificación al vehículo se presentará una nueva declaración debidamente firmada.

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

5.1.5. Si una categoría no se llega a conformar a lo largo del Campeonato Nacional de Rally con el número mínimo de tres (3) vehículos, sus participantes no optarán por el título al Campeonato Nacional de esa categoría.

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

➤ ARTÍCULO 6. CAMPEONATOS, COMPETENCIAS, COPAS, OTROS

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

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

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

6.1. COMPETENCIAS REGULARES

6.1.1. CAMPEONATO NACIONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.1.2. CAMPEONATOS PROVINCIALES O REGIONALES

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

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

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

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

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

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

6.1.3. COPAS U OTROS EVENTOS

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

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

6.2. COMPETENCIAS EXCEPCIONALES

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

➤ ARTÍCULO 7. VUELTA AL ECUADOR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.1. PUNTOS CAMPEONATO NACIONAL, CAMPEONATO PROVINCIAL

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

Asignación de puntos

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

8.2. Conformación de categorías:

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

8.3. Asignación de puntos reducidos:

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

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

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

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

8.5. Asignación puntos Power Stage:

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

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

8.6. El tiempo de la especial de clasificación es acumulable al tiempo total de la competencia.

8.7. El ganador será quien tenga el menor tiempo acumulado, en el recorrido total de la competencia, sea esta en uno o más días. Se considera en competencia al participante que tomó partida en la primera Prueba Especial SS del rally, a excepción de la competencia Vuelta al Ecuador, misma que tendrá un reglamento específico.

En caso de que un participante sea excluido de la competencia, no se considerará como participación.

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

8.9. En una competencia sea de uno o más días de carrera, al final de existir empate en el tiempo acumulado, el ganador será el que mejor tiempo haya obtenido en el especial de clasificación; luego se consideraran el primero, segundo, tercer lugar, y así sucesivamente.

8.10. La tripulación estará compuesta por dos (2) personas a bordo de cada vehículo, Piloto y Copiloto. Cualquier integrante de la tripulación podrá conducir el vehículo durante la competencia, siempre y cuando los dos integrantes de la tripulación tengan licencia de piloto. Únicamente podrán conducir las personas que están registradas en la hoja de inscripción como tripulación. El puntaje de la competencia será otorgado al miembro de la tripulación que se registra como piloto principal en la hoja de inscripción. No se autoriza cambiar de piloto o copiloto en el mismo día de la competencia, salvo por fuerza mayor debidamente justificada y documentada. En competencias de dos días se puede inscribir un piloto y copiloto alterno.

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

➤ ARTÍCULO 9. CARÁCTER DE LOS CAMPEONATOS Y COMPETENCIA.

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

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

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

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

➤ ARTÍCULO 10. CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLIES

10.1. Distancia total de las Pruebas Especiales SS

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

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

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

10.4. Condiciones de las Pruebas Especiales SS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 10.16. Para competencias del Campeonato Nacional de Rally, campeonatos regionales o provinciales, Vuelta al Ecuador y competencias particulares NO se admite que el recorrido de la Prueba Especial SS, sea en doble sentido.
- 10.17. Para competencias de Rally una Prueba Especial SS podrá ejecutarse hasta un máximo de dos veces en un rally.
- 10.18. No se deberán incluir dentro del recorrido de la misma etapa, tramos cronometrados que se disputen ida y regreso sobre el mismo tramo del camino.
- 10.19. La llegada del primer vehículo a la asistencia final, estará determinada en el cronograma / itinerario de la Competencia
- 10.20. El programa de reconocimientos se realizará días antes del rally y con un máximo de 2 pasadas por tramo. El organizador de la competencia, deberá detallar su procedimiento mediante comunicado oficial.
- 10.21. Las Pruebas Especiales SS disputados sin luz del día, constituyen un 'Día' completo de un rally, una vez efectuadas las verificaciones administrativas, técnicas y de seguridad

➤ ARTÍCULO 11. DOCUMENTACIÓN OFICIAL

11.1. DOCUMENTACIÓN OFICIAL.

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

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

11.2. PROGRAMA DE LOS RALLIES

El programa de un Rally, tendrá el siguiente orden:

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

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

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

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

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

11.3. CRONOGRAMA / ITINERARIO: Véase formato Anexos

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

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

11.5. CARNETS DE CONTROL

Cada tripulación es responsable de:

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

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

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

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

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

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

11.6. PLAN DE SEGURIDAD.

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

11.7. INFORME TÉCNICO DE VIABILIDAD FEDAK

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11.8. CUMPLIMIENTO DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS.

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

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

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

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

➤ **ARTÍCULO 12. INSCRIPCIONES**

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

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

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

COMPETENCIAS REGULARES

12.1. INSCRIPCIONES CAMPEONATO NACIONAL.

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

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

- Formulario original de inscripción, con firma de responsabilidad, debidamente llenado con dirección de correo

electrónico y número de contacto celular.

- Formulario de la declaración técnica y de seguridad juramentada, firmada por el piloto y preparador técnico cuyo original será entregado por el participante al momento de las revisiones administrativas de cada competencia.
- Licencia deportiva de piloto y copiloto, y credencial del preparador técnico, emitida por la FEDAK en vigencia.
- Copias de las cédulas de piloto, copiloto y concurrente.
- Copias de licencias de conducir vigente de piloto y copiloto, emitida por la Agencia Nacional de Tránsito.

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

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

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

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

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

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

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

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

12.2. INSCRIPCIONES CAMPEONATOS REGIONALES O PROVINCIALES, COPAS Y OTROS

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

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

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

12.3. INSCRIPCIONES VUELTA AL ECUADOR

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

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

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

12.4. TOTAL DE INSCRITOS

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

➤ ARTÍCULO 13. NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD

13.1. NÚMEROS DE COMPETICIÓN:

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

Numeración:

N°	CATEGORIA	NUMERACIÓN
1	Rally 2 / R5	a partir del N° 10
2	N5	a partir del N° 20
	Prototipos	
	Yaris GR	
3	RC3	a partir del N° 40
4	RC4	a partir del N° 50
5	RC5	a partir del N° 70
6	RC2N	a partir del N° 100
7	T4 Turbo	a partir del 200 hasta el 250
8	T4	a partir del N° 251 hasta el 299
9	T3	a partir del N° 300
10	T1	a partir del N° 400
11	SUV	a partir del N° 600 hasta el N°650
12	TODO TERRENO	a partir del N° 651 hasta el N°699
13	UTV-T	a partir del N° 900 hasta el N°950
14	UTV-R	a partir del N° 951 hasta el N°999
15	CAMIONETAS	a partir del N° 700

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

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

13.2. IDENTIFICACION Y PUBLICIDAD EN LOS AUTOS DE COMPETENCIA

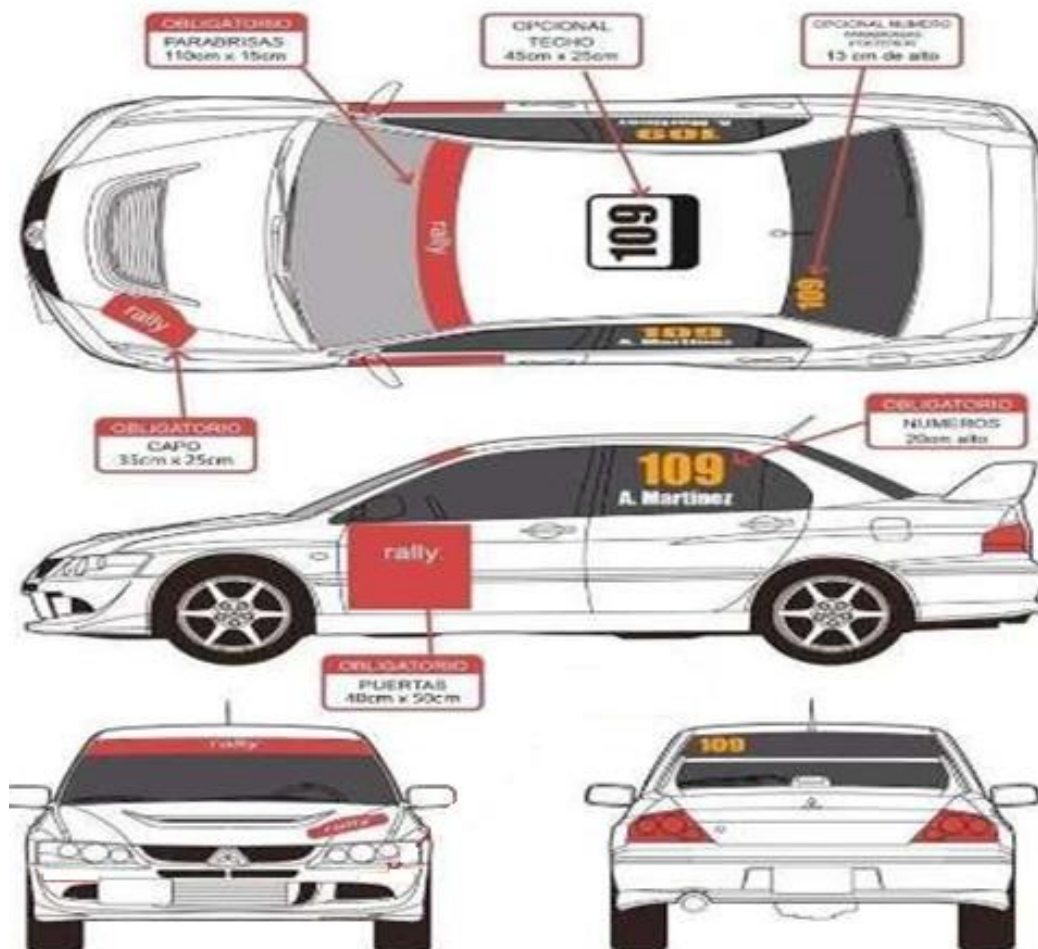
Se ubicará de manera obligatoria:

- En los cristales traseros del vehículo deberá figurar la inicial del nombre y el primer apellido del piloto y del copiloto seguido del tipo de sangre; en las siguientes condiciones:
 - ✓ Caracteres Helvética blanca de 6 cm. de alto y anchura de trazo de 1 cm.
 - ✓ La inicial del nombre, la primera letra del apellido y el tipo de sangre serán en mayúscula y el resto en minúscula.
 - ✓ Los nombres del piloto y copiloto figuraran en ambos lados del vehículo.
 - ✓ No se permite la utilización de apodos o seudónimos
- Dos juegos del número de competición, en color naranja fluorescente, de 16 cm., de altura y anchura de trazo de 25 mm, que se colocarán encima de los nombres del piloto y copiloto.

- Dos paneles para las puertas delanteras de 40 cm. de longitud y 50 cm de altura (publicidad del evento).
- Placa del rally (capo) de 35 cm de longitud y 25 cm de altura.
- Placa del rally (parte superior del parabrisas delantero) de 110 cm de longitud y 15 cm de altura

Se ubicará de manera opcional:

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



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

13.2.1. DERECHOS DE PUBLICIDAD

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

13.3. OBLIGATORIEDAD DEL PARTICIPANTE

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

13.3.2. Serán el piloto y/o el equipo participante, quienes se responsabilizarán que la publicidad esté correctamente

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

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

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

13.4. RESTRICCIONES PUBLICITARIAS.

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

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

13.5. DISPOSICIONES ADICIONALES

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

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

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

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

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

➤ ARTÍCULO 14. RECONOCIMIENTOS Y SHAKEDOWN

14.1. RECONOCIMIENTOS:

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

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

14.1.1. Autos de reconocimiento

Requisitos Comunes:

- Se permite máximo un acompañante a la tripulación oficial.
- Se autoriza el uso de protección para los bajos del chasis.
- Se autoriza el uso de dos faros adicionales.
- La tripulación podrá usar un sistema de intercomunicación "Liviano"
- Pueden colocarse equipos de navegación a bordo.

14.1.2. Neumáticos para autos de reconocimiento:

Los neumáticos utilizados para el reconocimiento serán:

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

14.1.3. Restricción de reconocimiento:

- No se podrá realizar reconocimientos, el día de inicio de la competencia, salvo indique la organización.

14.1.4. Desarrollo del reconocimiento

14.1.4.1. Horarios

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

14.1.4.2. Respeto al horario de reconocimiento:

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

14.1.4.3. Número de pasadas:

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

14.1.4.4. Velocidad durante el reconocimiento:

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

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

14.1.4.6. Número de personas:

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

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

14.2. SHAKEDOWN:

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

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

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

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

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

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

➤ ARTÍCULO 15. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS, TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD

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

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

15.2. Verificaciones administrativas.

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

15.3. Verificaciones técnicas.

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

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

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

15.4. Verificaciones de seguridad.

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

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

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

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

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

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

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

➤ ARTÍCULO 16. CONTROLES HORARIOS

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

16.2. Entre la pancarta de ingreso al área de control horario y el control, la tripulación tiene prohibido detenerse por

cualquier razón o conducir a una velocidad anormalmente lenta.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

➤ **ARTÍCULO 17. PROCEDIMIENTO DE REAGRUPAMIENTO**

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

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

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

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

- a) Recinto CERRADO, y que el área sea suficiente para que albergue a todos los participantes cómodamente.

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

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

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

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

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

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

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

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

➤ **ARTÍCULO 19. ORDEN DE PARTIDA**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20.14. Horario de la Caravana de Seguridad:

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

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

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

20.17. Toda tripulación está obligada a respetar a las autoridades de control y acatar las instrucciones que se les dé en su mesa de control, la inobservancia será penalizada o sancionada por el Colegio de Comisarios. **Luego de recibir la tripulación el carnet con el registro correspondiente, deben abandonar de inmediato la zona de control y dirigirse al siguiente punto, de no cumplir serán penalizados con el tiempo máximo del tramo.**

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

llegue dentro del tiempo permitido reglamentariamente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20.29. No se permite reclasificación saltándose una etapa

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

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

20.32. Cancelación o suspensión de una Prueba Especial SS.

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

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

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

20.33. Incidentes en una Prueba Especial SS.

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

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

➤ ARTÍCULO 21. PUBLICACIÓN DE RESULTADOS Y PODIUM DE PREMIACIÓN

21.1. CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY Y VUELTA AL ECUADOR

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

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

21.2. CAMPEONATOS REGIONALES O PROVINCIALES, COPAS, OTROS EVENTOS

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

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

➤ ARTÍCULO 22. PREMIACION

22.1. CAMPEONATOS NACIONALES

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

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

22.2. CAMPEONATOS PROVINCIALES, COPAS, OTRO CAMPEONATOS

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

➤ ARTÍCULO 23. RECLAMACIONES Y APELACIONES

23.1. RECLAMOS

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

23.1.2. Procedimiento para un reclamo

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

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

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

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

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

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

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

23.2. APELACIONES

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

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

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

23.3. RESOLUCIONES

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

➤ ARTÍCULO 24. EXCLUSIONES

24.1. No llevar cascos protectores, cinturones puestos y abrochados, así como el overol de competencia en

Pruebas Especiales SS desde el control horario de salida hasta el control de llegada.

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

- 24.29.** No llevar neumático de emergencia de rally (salvo que la emergencia haya sido utilizado en un SS, y el cambio se haya destruido). No se permite neumáticos que son comercializados en los autos de calle.
- 24.30.** No llevar aro de emergencia de rally. No se permite aros que son comercializados en los autos de calle.
- 24.31.** Cualquier violación al presente reglamento.

➤ **ARTÍCULO 25. NEUMÁTICOS**

Las llantas autorizadas para todas las competencias de Rally son:

- 25.1. Para las Categorías establecidas en el Artículo 5, deben remitirse únicamente a la medida y compuesto que traen los distribuidores de las llantas ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT, HANKOOK, MICHELIN. Para primas de asfalto las llantas son libres en su marca y compuesto, no se puede usar Slick.
- 25.2. Con referencia a los rines, en todas las categorías, se usará lo que estipule el Reglamento Técnico de Rally y Fichas de Homologación FIA
- 25.3. Todos los autos deberán estar equipados con neumáticos con el diseño o dibujo original del fabricante. Modificaciones manuales al diseño o dibujo original no son permitidas.
- 25.4. Todo tratamiento mecánico y/o químico de los neumáticos está prohibido.
- 25.5. Cada neumático debe tener: Dos números de código de barras idénticos moldeados (un sobre cada lado del neumático). Estos códigos de barra serán utilizados para registrar y verificar que los mismos neumáticos permanezcan colocados en un auto en particular. El código de barras del neumático siempre debe estar visible desde afuera del auto.
- 25.6. Está prohibido el uso de cualquier dispositivo para el mantenimiento del rendimiento completo de los neumáticos con una presión interna igual o inferior a la presión atmosférica. El interior del neumático (espacio entre la llanta y la parte interna del neumático) debe llenarse solamente con aire.
- 25.7. En competencias de asfalto se prohíbe el uso de llantas slick (100% lisas).
- 25.8. Está prohibido el uso de neumáticos con clavos.
- 25.9. En cualquier momento durante el evento pueden realizarse controles para verificar la conformidad de los neumáticos. Se marcará con un sello especial y deberá ser usado todo neumático.
- 25.10. Se podrá establecer una zona de marcado de neumáticos/llantas/lectura de códigos de barras a la entrada y salida de los parques de asistencia autorizados. La tripulación debe detener su auto y esperar las instrucciones de los oficiales y/o comisarios.
- 25.11. No se permite el ajuste de la presión de los neumáticos, en zonas que dictamine la organización.
- 25.12. Los autos deben llevar, mínimo una (1) rueda y máximo dos (2) ruedas de repuesto.
- 25.13. Los distribuidores de las llantas: ZEKNOVA, MRF TYRES, BARACATT, HANKOOK, MICHELIN tienen la obligación de remitir a la Federación hasta 7 días antes del inicio del Campeonato Nacional de Rally, un listado que contendrá las medidas de las llantas, el compuesto y la disponibilidad, esto con el propósito de poder realizar el control sobre el uso de las llantas que deben ser únicamente las que constan en el listado. Distribuidor que no cumpla con el envío de este listado será eliminado, y la marca de su llanta no podrá participar en el Campeonato Nacional, exclusión que sucederá si el distribuidor trae la medida y compuesto diferente a los constantes en el listado emitido a la FEDAK.
- 25.14. La FEDAK se reserva el derecho de disponer la utilización de una marca, modelo y tipo de neumático para las diferentes categorías, para lo cual se comunicará oportunamente la resolución.

➤ **ARTÍCULO 26. COMBUSTIBLE**

26.1. PROCEDIMIENTO DEL REPOSTAJE

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

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

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

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

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

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

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

26.2. Procedimiento en las zonas de repostaje

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

26.3. Procedimiento en estaciones de servicio comerciales

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

26.4. Tipo de combustible autorizado a utilizar:

26.4.1. Combustible estipulado en el Reglamento Técnico Nacional de Rally

26.4.2. Combustible estipulado con Homologación Internacional FIA

26.5. DISPOSICIONES ADICIONALES

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

➤ ARTÍCULO 27. REQUERIMIENTOS ORGANIZATIVOS

27.1. CAMPEONATOS NACIONALES

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

27.1.2. Disposiciones Generales para toda Competencia

- a. Establecer una malla comunicacional sólida, que permita mantener conectada de forma continua a toda la caravana de seguridad: vehículos 0, 00, 000, cierre, ambulancias, bomberos, puestos de largada y llegada.
- b. Seleccionar tramos de competencia que garanticen condiciones mínimas de cobertura y conectividad para la correcta operación logística.
- c. Tecnologías sugeridas para implementación inmediata o progresiva:
 - Atenas Starlink.

- Redes radiales
 - Dispositivos GPS tipo Stella en los autos de competencia, para monitoreo en tiempo real.
- d. Establecer un Centro de Control de Carrera (Control Race), que centralice toda la información operativa, permita toma de decisiones en tiempo real y asegure un flujo eficiente de comunicaciones.

27.1.3. Parque de Servicio o Asistencia

Espacio físico o lugar donde funcionará el Parque de Servicio o Asistencia y régimen de parque cerrado, en dicho espacio físico, se podrán realizar las verificaciones técnicas y de seguridad. Deberá contemplar las siguientes características:

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

27.1.4. Comisarios

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

27.1.5. Vehículos de Caravana de Seguridad

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

27.1.6. Para la Premiación:

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

27.1.7. Personal y equipamiento de seguridad en áreas específicas

- Control horario y largada de prueba especial:
 - ✓ Policía
 - ✓ Bombero con 2 extintores de 10 kg c/u
 - ✓ Personal de Seguridad de la Organización
 - ✓ Ambulancia
 - ✓ Medico responsable
- Control horario de registro de tiempos en llegadas (stop)
 - ✓ Policía

- ✓ Bombero con 2 extintores de 10 Kg c/u
- ✓ Personal de seguridad de la Organización

- Controles horarios en otros sectores
 - ✓ Policía
 - ✓ Bombero con 1 extintores de 10 kg
 - ✓ Personal de Seguridad de la Organización

- Parque de asistencia – parque cerrado
 - ✓ Policía
 - ✓ 2 Bomberos con 4 Extintores de 10 Kg
 - ✓ Personal de Seguridad
 - ✓ Los parques cerrados deberán ser cercados con cualquier elemento que defina su perímetro y sirva de contención para el público

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

27.1.8. Logística para el evento

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

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

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

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

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

Las competencias organizadas por los clubes o asociaciones, que no cuenten con la autorización escrita de la FEDAK (Informe Técnico de Viabilidad), serán de exclusiva responsabilidad de quien las autorice y de los

organizadores, tanto civil, penal y extrajudicialmente, y se someterán a las sanciones correspondientes.

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

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

27.1.9. CANDIDATOS PARA FECHAS DEL CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

27.1.10. SEGUROS

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

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

Los clubes, asociaciones y/o empresas especializadas en automovilismo, responsables del desarrollo de las competencias de rally, deberán gestionar obligatoriamente un seguro de responsabilidad civil (RC) hacia terceros, que tenga cobertura para todos los participantes del evento por un monto de treinta mil dólares (USD 30.000,00). La

cobertura del seguro deberá estar vigente para los competidores que estén participando dentro del cronograma del rally, desde la largada del primer tramo de competencia hasta el final del rally, o hasta el momento del abandono permanente o descalificación. No se considerará abandono permanente cuando un auto haya abandonado y vuelto a largar.

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

27.2. CAMPEONATOS PROVINCIALES, COPAS, OTROS

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

➤ ARTÍCULO 28. LICENCIA DEPORTIVA NACIONAL FEDAK

28.1. Documento obligatorio

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

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

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

28.2. Evaluación médica

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

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

Se recomienda realizarse un examen médico, que incluye:

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

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

28.3. Obtención de la Licencia Deportiva Nacional LDN FEDAK

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

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

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

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

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

➤ ARTÍCULO 29. SANCIONES

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

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

29.2. Sanciones económicas:

- Por conducta anti deportiva del piloto (Aparte de la sanción deportiva o técnica): USD \$500,00 más IVA.
- Reclamos airados a las autoridades: USD \$1.000,00 más IVA
- Agresión de palabra o gestos obscenos de algún piloto o miembros de su equipo a otro competidor, miembro de equipo, público, Autoridades de la Competencia y Autoridad Policial, etc.: USD 2.000,00 más IVA
- Agresión física de algún piloto o miembros de su equipo, a otro competidor, miembro de equipo, público, Autoridad de la Prueba, Autoridad Policial y Personal de Sanidad, etc.: una multa de seis salarios básicos.

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

29.3. Sanciones temporales:

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

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

Sanción: Descalificación del evento, suspensión de 6 meses.

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

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

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

➤ ARTÍCULO 30. DEFINICIONES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

➤ ARTÍCULO 31. DISPOSICIONES GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

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

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
































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

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

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

ANNEXE I – SIGNALISATION DES CONTRÔLES

APPENDIX I - CONTROL SIGNS

ANNEXE I – SIGNALISATION DES CONTRÔLES		APPENDIX I - CONTROL SIGNS		
1. ZONES DE CONTROLE		1. CONTROL ZONES		
CONTROL TYPE TYPE DE CONTRÔLE	CONTROL ZONE (diameter of signs: about 70cm) ZONE DE CONTRÔLE (diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)			
Direction of travel Sens du parcours	⇒		⇒	
	YELLOW SIGNS - Zone entry PANNEAUX JAUNES - Début de zone	RED SIGNS - Compulsory stop PANNEAUX ROUGES - Arrêt obligatoire	BEIGE SIGNS - End of zone PANNEAUX BEIGES - Fin de zone	
PASSAGE CONTROL CONTRÔLE DE PASSAGE	 ← 25 m min →	 ← 25 m →		
TIME CONTROL CONTRÔLE HORAIRE	 ← 25 m min →	 ← 25 m →		
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE CH ENTREE DU PARC D'ASSISTANCE	 ← 5 m →	 ← 5 m →		
TC AT SERVICE PARK EXIT CH SORTIE DU PARC D'ASSISTANCE	 ← 5 m →	 ← 5 m →	Usually leads to RA and/or TZ. Même généralement à une aire de ravitaillement et/ou une zone pneumatiques.	
TIME CONTROL AND SS START CH ET DEPART D'ES	 ← 25 m min →	 ← 50.200 m →	 ← 25 m →	
END OF SS FIN D'ES	 ← 100 m → ADVANCE INDICATION AVERTISSEUR	 ← min. 200m → FLYING FINISH LINE LIGNE D'ARRIVEE	 ← 25 m → STOP CONTROL CONTRÔLE STOP	
OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (diameter of the signs: about 70cm) AUTRES PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA (diamètre des panneaux : 70 cm environ)				
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND SYMBÔLE BLANC SUR FOND JAUNE	WHITE OR BLACK SYMBOL ON A BLUE BACKGROUND SYMBÔLE BLANC OU NOIR SUR FOND BLEU		
TYRE MARKING / CHECKING MARQUAGE / VERIFICATION DES PNEUS			One sign for all tyre operations. Un panneau pour toutes les opérations liées aux pneus.	
REFUELLING AREA AIRE DE RAVITAILLEMENT			One sign for all refuel operations. Un panneau pour toutes les opérations liées aux ravitaillements.	
SERVICE AREAS AIRES DE SERVICE			One sign for service operations. Un panneau pour toutes les opérations liées aux assistances.	
MEDIA ZONES ZONES MEDIAS			One sign for media zones. Un panneau pour les zones réservées aux médias.	
RADIO POINT POINT RADIO	 ← 100 m → WARNING SIGN AVERTISSEUR		Radio point Point radio	
MEDICAL VEHICLE POINT VEHICULE MEDICAL	 ← 100 m → WARNING SIGN AVERTISSEUR		Medical Vehicle point Vehicule médical	

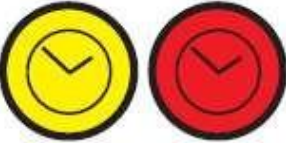











Les distances devront être respectées dans toute la mesure du possible. Distances shall be respected as near as practically possible.

93 - Published on 08/12/2022

Fuente. FIA Regional Rally Sporting Regulations

2. PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA

2. FIA STANDARD SIGN BOARDS

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

94 - Published on 08/12/2022

Fuente. FIA Regional Rally Sporting Regulations

EJEMPLO DE DISPOSICIÓN DE UN TRAMO



Fuente. FIA Regional Rally Sporting Regulations

ANEXO 2 CRONOGRAMA / ITINERARIO FORMATO

RALLY FFF 2025

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

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

como en el ejemplo)

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

Primeras páginas

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

Páginas de instrucción

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

Páginas finales

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

Cambios

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

Otra información útil

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

ANEXO 4 CARNES DE CONTROL – CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY FORMATO

CARNET DE TIEMPOS				AUTO #										
SECCION														
FECHA														
C.H. 1	PARQUE DE LAS FLORES	ENLACE 1 DESDE C.H. 1 "PARQUE DE LAS FLORES" - C.H. 2 "PINILLO"	PINILLO	<table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td>PROMO</td><td>0</td><td>En</td></tr> <tr><td>ENLACE</td><td>0,45</td><td>En</td></tr> <tr><td>TOTAL</td><td>0,45</td><td>En</td></tr> </table>	PROMO	0	En	ENLACE	0,45	En	TOTAL	0,45	En	PARA USO DEL COPILOTO
PROMO	0	En												
ENLACE	0,45	En												
TOTAL	0,45	En												
ENLACE 1	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> HORA INICIO PROFESIONAL C.H. 1 "PARQUE DE LAS FLORES" </div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; margin: 2px;"></div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> HORA INICIO REAL </div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; margin: 2px;"></div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> TEMPO OTORGADO </div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; text-align: center; color: red; font-weight: bold;"> 00 35M </div>	<table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td>h</td><td>m</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>		h	m							
h	m													
C.H. 2			<table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td>h</td><td>m</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	h	m									
h	m													
C.H. 2	PINILLO	T.C.1 MAS ENLACE: "PINILLO - PALAMA - AMBATILLO" + ENLACE "AMBATILLO - PARQUE DE LA FAMILIA"	PARQUE DE LA FAMILIA	<table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td>PROMO</td><td>0,45</td><td>En</td></tr> <tr><td>ENLACE</td><td>0</td><td>En</td></tr> <tr><td>TOTAL</td><td>0,45</td><td>En</td></tr> </table>	PROMO	0,45	En	ENLACE	0	En	TOTAL	0,45	En	PARA USO DEL COPILOTO
PROMO	0,45	En												
ENLACE	0	En												
TOTAL	0,45	En												
SECTOR 1	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> HORA INICIO PROFESIONAL C.H. 2 "PINILLO" </div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; margin: 2px;"></div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> HORA INICIO REAL T.C.1 </div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; margin: 2px;"></div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> TEMPO OTORGADO POR SECTOR 1 </div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; text-align: center; color: red; font-weight: bold;"> 00 35M </div>	<table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td>h</td><td>m</td><td>s</td></tr> <tr><td>12</td><td>28</td><td> </td></tr> </table>		h	m	s	12	28				
h	m	s												
12	28													
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> HORA DE LLEGADA </div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; margin: 2px;"></div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> TIEMPO EMPLEADO T.C. 1 </div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; margin: 2px;"></div>												
C.H. 3			<table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td>h</td><td>m</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	h	m									
h	m													
C.H. 3	PARQUE DE LA FAMILIA	PARQUE CERRADO		<table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td>PROMO</td><td>0</td><td>En</td></tr> <tr><td>ENLACE</td><td> </td><td>En</td></tr> <tr><td>TOTAL</td><td> </td><td>En</td></tr> </table>	PROMO	0	En	ENLACE		En	TOTAL		En	PARA USO DEL COPILOTO
PROMO	0	En												
ENLACE		En												
TOTAL		En												
PARQUE CERRADO	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> HORA DE INGRESO AL MALL DE LOS AÑOS </div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; margin: 2px;"></div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> EL ADELANTE A : PARQUE CERRADO A FIN DE SER NO PENALIZADO, EL RETORNO AL PARQUE CERRADO A FIN DE SER PENALIZADO </div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; margin: 2px;"></div>												
C.H. 3			<table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td>h</td><td>m</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>	h	m									
h	m													

Todos somos FEDAK

COMISIÓN NACIONAL DE RALLY
FEDERACIÓN ECUATORIANA DE AUTOMOVILISMO Y KARTISMO