REGLAMENTO CAMPEONATO

NACIONAL RALLY CROSS COUNTRY

2025

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

CONDICIONES GENERALES

La FADECH y la Asociación 100% Rally organiza el Campeonato de Rally Cross-Country de Chile.

El propósito del presente Reglamento Deportivo es establecer el marco reglamentario aplicable a la organización de los Rallys Cross-Country que cuentan para los Campeonatos.

El Campeonato se rige por el Código Deportivo de FADECH y de la FIA y sus apéndices (el Código) y este reglamento, que consta de artículos aplicables a uno o más de los Campeonatos específicos.

Fadech y 100% Rally Publicará un calendario del campeonato del 2025.

1.1 APLICACIÓN

1.1.1 Todos los pilotos, competidores y oficiales que participen en los Campeonatos se comprometen, en nombre propio, de sus empleados y agentes, a cumplir todas las disposiciones, complementadas o modificadas, del Código, del Reglamento Técnico aplicable, del presente Reglamento Deportivo y del Reglamento Suplementario de cada rally.

1.1.2 A los efectos del presente Reglamento Deportivo, los fabricantes de neumáticos, los fabricantes de equipos homologados y los proveedores de combustible o cualquier proveedor relacionado con vehículos de competición se consideran participantes en el rally de acuerdo con el Art. 1.3 del Código Deportivo Internacional, y como tales deben cumplir con las obligaciones que se les imponen y acatar las decisiones de la autoridad deportiva.

1.1.3 En casos muy excepcionales, la FADECH podrá conceder exenciones a este reglamento. No se concederá ninguna exención cuando la solicitud se refiera a las normas de seguridad y/o al rendimiento de los vehículos. Cualquier artículo del Reglamento Suplementario que pueda modificar este reglamento sin una exención será nulo.

1.1.4 El Director de Carrera (que debe ser aprobado por la FADECH) se encarga de la aplicación de este reglamento y del Reglamento Suplementario antes y durante la celebración del rally. Debe informar a los Comisarios de cualquier incidente importante que haya ocurrido y que requiera la aplicación de este reglamento o del Reglamento Suplementario.

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

FADECH FIA MEMBER OF FIA

Si, durante la competición, uno, varios o todos los equipos se ven directamente afectados por dicha aplicación, el Director de Carrera deberá emitir y publicar una notificación correspondiente dirigida al/los competidor/es afectado/s.

Salvo caso de fuerza mayor, el Director de Carrera debe asegurar que se respete el itinerario.

1.1.5 Todo lo que no esté expresamente autorizado por este reglamento está prohibido.

1.1.6 Cualquier infracción del reglamento de la FADECH y FIA y del reglamento suplementario se comunicará a los comisarios, quienes podrán imponer una sanción de acuerdo con el Código Deportivo Internacional.

1.1.7 Todos los competidores que participen en un rally del Campeonato deben asegurarse de que sus pilotos y navegantes firmen el formulario de declaraciones y compromisos de los pilotos, como se adjunta en el Apéndice XI.

1.2 IDIOMA OFICIAL

Los diversos documentos, y en particular el Reglamento Suplementario y cualquier Boletín, deben redactarse en español. De haber tripulaciones extranjeras deben comunicarse las informaciones oficiales en Español e ingles.

1.3 INTERPRETACIÓN

En caso de controversia sobre la interpretación de este reglamento, solo la FIA tendrá la autoridad para decidir. Durante el rally, los Comisarios decidirán sobre cualquier controversia.

1.4 FECHA DE APLICACIÓN

Este reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 2025 y, a partir de esta fecha, las modificaciones entrarán en vigor en la fecha de su publicación en el sitio web de la FIA.

2. DEFINICIONES

2.1 TIEMPO ASIGNADO

El tiempo asignado es el tiempo máximo de conducción individual, calculado por el organizador, dentro del cual el equipo debe validar los distintos controles.

2.2 ADN

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

FADECH FIA MEMBER OF FIA

Autoridad Deportiva Nacional reconocida como tal por la FIA (FADECH).

2.3 COMIENZO DEL RALLY

El Rally Cross-Country comienza el día de las verificaciones administrativas. La parte de competición del rally comienza en el primer control horario (TC0, o TCP0 cuando se organiza un Prólogo).

2.4 BOLETÍN

Documento escrito oficial destinado a aclarar o completar el Reglamento Suplementario del rally, según se detalla en el Apéndice III-2. Un boletín no puede modificar ni enmendar el Reglamento Deportivo de Rally Cross-Country de la FADECH. Esto solo puede hacerse mediante la emisión de una exención otorgada por la FIA.

2.5 BIVOUAC

El vivac puede ser un área vallada o determinada por un círculo virtual de 500 m de radio máximo, donde se reagrupan todos los competidores y donde se autoriza el servicio en un área dedicada (Área de Servicio). El vivac también puede incluir la sede del rally y otras áreas (por ejemplo, restauNT, centro de medios...).

2.6 INSTRUCCIONES

Las instrucciones son una reunión en la que el Director de Carrera y el organizador proporcionarán información adicional a los equipos. Las instrucciones pueden celebrarse a discreción del organizador. En la primera instrucción de un rally, la participación de al menos un miembro del equipo es obligatoria. La fecha, la hora y los requisitos de asistencia deben especificarse en el Reglamento Suplementario. Cualquier información proporcionada que afecte de alguna manera el itinerario, la cronometraje o el reglamento debe confirmarse mediante un Boletín escrito.

2.7 COMUNICACIÓN

Documento escrito oficial de carácter informativo que puede ser emitido por el Director de Carrera o los Comisarios.

2.8 ZONA DE CONTROL

La zona comprendida entre la primera señal amarilla de advertencia y la señal beige final con tres franjas transversales se considera zona de control. Las zonas de control se rigen por las normas de parque cerrado.

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

FADECH FIA MEMBER OF FIA

2.9 EQUIPO

Un equipo está formado por dos personas (hasta tres para vehículos Camiones) designadas como piloto y navegante(s). Cada miembro del equipo debe poseer una licencia nacional de competición de pilotos de acuerdo con el Apéndice L del Código Deportivo Internacional o la licencia emitida por FADECH. Dos miembros de un equipo deben poder conducir durante el rally y, por lo tanto, deben poseer un permiso de conducir válido para el año en curso, el país del rally y el vehículo inscrito. Todos los miembros del equipo, y solo ellos, pueden estar a bordo del vehículo en los tramos de enlace y los tramos selectivos que constituyen el itinerario. Si no se indica ningún competidor en la solicitud de inscripción, se considera que el piloto también es el competidor y debe poseer las dos licencias correspondientes.

2.10 RALLY CROSS-COUNTRY (RALLY)

Un Rally Cross-Country es una prueba deportiva cuyo itinerario abarca el territorio de uno o varios países.

2.11 DECISIÓN

Documento emitido por los Comisarios para anunciar sus conclusiones tras una investigación, audiencia o investigación.

2.12 FIN DEL RALLY

El rally termina con la publicación de la Clasificación Final. La parte de competición del rally termina en el último control horario.

2.13 TIEMPO ESTIMADO

Tiempo indicativo, calculado por el organizador y sin valor reglamentario, para recorrer un Tramo Selectivo o parte de un Tramo Selectivo.

2.14 FIA

Cualquier mención de la FIA se refiere al Departamento de Deportes de Carretera de la FIA.

2.15 PASAPORTE TÉCNICO FADECH

Documento emitido por una ASN y autenticado/validado por el Delegado Técnico de la FADECH con anterioridad al primer rally del Campeonato en el que participa el vehículo.

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

2.16 GPS

Sistema de Posicionamiento Global, que utiliza satélites para localizar con precisión la longitud, la latitud y la altitud en cualquier punto de la Tierra. Todos los documentos relacionados con los rallies deben utilizar el formato de grados y minutos decimales: GGG° MM.MMM'. Ejemplo para la sede de la FIA en Ginebra: 46° 13.229' N, 6° 05.855' E. En nuestro campeonato utilizaremos los equipos STELLA.

2.17 ZONA DE MEDIOS

Zona establecida para los medios de comunicación en varios lugares.

2.18 ZONA DE NEUTRALIZACIÓN

Zona dentro de un Tramo Selectivo, en la que los competidores llegan y salen separados por el mismo intervalo, cronometrado al segundo. No se permite ninguna intervención en el vehículo.

2.19 NOTIFICACIÓN

Documento escrito oficial emitido y publicado por el Director de Carrera para informar, según corresponda, al/los competidor/es de la aplicación de este reglamento y/o del reglamento suplementario del rally. El Director de Carrera podrá agrupar las notificaciones en una lista. Se deben emitir notificaciones individuales si la multa es de 500 € o más.

2.20 HORA OFICIAL

Hora definida por el organizador, que se utilizará durante el rally y se especificará en el Reglamento Suplementario.

2.21 VEHÍCULO DE APERTURA OFICIAL

El equipo del Vehículo de Apertura Oficial comprueba que la ruta prevista

2.22 PARQUE CERRADO

Zona en la que no se permite ninguna operación, comprobación, ajuste o reparación en el vehículo, salvo que esté expresamente previsto en este reglamento, y a la que solo pueden acceder los oficiales autorizados.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
Introduce el texto aquí
FADECH FIA MEMBER OF FIA

2.23 ASISTENCIA PROHIBIDA

El uso o la recepción por parte del equipo de cualquier material fabricado (sólido o líquido, a menos que lo suministre la organización), piezas de repuesto, herramientas o equipos distintos de los que llevan los vehículos de los grupos FIA en competición, o la presencia de personal del equipo según lo definido en el Art. 49.2.

2.24 IMPULSO

Señal registrada y transmitida por el NAV-GPS para localizar y medir instantáneamente la velocidad con fines que incluyen la verificación de distancias y velocidades máximas autorizadas. De acuerdo con el modo de funcionamiento permanente del NAV-GPS, los impulsos se registran en el NAV-GPS.

2.25 PRÓLOGO

Un Prólogo es un Tramo Selectivo que sirve para establecer el orden de salida de la Etapa 1.

2.26 CUARTEL GENERAL DEL RALLY (HQ) o PCO

El Cuartel General (HQ) es el centro administrativo de un rally. Durante las etapas de competición, también es el lugar desde donde el Director de Carrera realiza sus tareas (Control del Rally).

2.27 RECONOCIMIENTO

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

2.28 REAGRUPAMIENTO

Una parada programada por el organizador, con un control horario a la entrada y a la salida para permitir que se cumpla el horario y/o para reagrupar los vehículos que todavía están en el rally. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro. En las pruebas que se celebran conjuntamente con otra competición (Nacional, Zonal, Restringida, etc.), los vehículos FIA deben reunirse en una zona separada.

2.29 ÁREA DE ASISTENCIA REMOTA

Una zona de asistencia en un tramo de enlace o en una Zona de Transferencia que no sea el Parque de Asistencia o el Vivac.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

2.30 TRAMO DE ENLACE

Parte de un itinerario que no se utiliza para los Tramos Selectivos.

2.31 TRAMO DEL RALLY (TRAMO)

Cada parte del rally separada por un reagrupamiento.

2.32 ASISTENCIA

Cualquier trabajo en un vehículo de competición, excepto cuando esté limitado en este reglamento.

2.33 ÁREA DE ASISTENCIA

Un área de asistencia es un área en la que se pueden realizar trabajos en los vehículos. Estas áreas pueden estar integradas en el vivac, marcadas con un cartel adecuado o definidas en el road-book.

2.34 TRAMO SELECTIVO (TS)

Prueba de velocidad cronometrada en carreteras, pistas, terrenos abiertos no cerrados al público para el rally.

2.35 SHAKEDOWN

Se puede organizar un shakedown para que los competidores puedan probar sus vehículos. El shakedown forma parte de la prueba, pero no de las etapas de competición.

2.36 PENALIZACIÓN DEPORTIVA

Penalización de tiempo por infracciones que afectan significativamente el rendimiento del competidor en los Tramos Selectivos, como salidas falsas, atajos, exceso de velocidad en los tramos selectivos, puntos de control omitidos, etc. Las penalizaciones deportivas se añaden a las clasificaciones de los tramos selectivos correspondientes.

2.37 ETAPA

Cada parte del rally separada por un reagrupamiento nocturno.

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

FADECH FIA MEMBER OF FIA

2.38 PENALIZACIÓN DE ETAPA

Una Penalización de Etapa, expresada en horas y minutos, se utiliza para permitir que un competidor permanezca en la competición cuando, de otro modo, no se clasificaría por no haber pasado por ciertos controles o por no haberlo hecho dentro de los límites de tiempo establecidos.

2.39 EQUIPO

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

2.40 HOJA DE TIEMPOS

Documento destinado a la anotación de los tiempos registrados en los diferentes puntos de control y las entradas realizadas por los controles de paso programados en el itinerario.

2.41 ASISTENCIA CRONOMETRADA

Cualquier presencia de los vehículos de competición en un Área de Asistencia durante un período máximo de tres horas controlado por dos controles horarios (Entrada y Salida de Asistencia).

2.42 ZONA TÉCNICA

Zona que puede situarse entre dos controles horarios con el fin de realizar verificaciones técnicas por parte de los comisarios técnicos.

2.43 PRUEBA

Presencia de vehículos Cross-Country conducidos en competición, fuera de un Rally Cross-Country.

2.44 ZONA DE TRASLADO

Tramo de enlace con un tiempo asignado entre dos partes de un Tramo Selectivo. El inicio de la siguiente parte del Tramo Selectivo se realizará a una hora de inicio objetivo, determinada sumando el tiempo de traslado asignado a la hora de llegada de la parte anterior. La normativa que se aplica es la misma que para un Tramo de Enlace, incluida la Zona de Asistencia Remota cuando la Zona de Traslado sigue la misma ruta que los vehículos de asistencia.

2.45 PUNTO DE CONTROL (PC)

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

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

3. REQUISITOS DEL CAMPEONATO

3.1 ASIGNACIÓN DE PUNTOS DE CAMPEONATO

Los puntos del campeonato 2025 serán de acuerdo a la siguiente tabla:

FECHA		ETAPA		PROLOGO	
LUGAR	PUNTOS	LUGAR	PUNTOS	LUGAR	PUNTOS
1	30	1	10	1	5
2	25	2	8	2	4
3	20	3	6	3	3
4	17	4	5	4	2
5	15	5	4	5	1
6	13	6	3	6	1
7	11	7	2	7	1
8	9	8	1	8	1
9	8	9	1	9	1
10	7	10	1	10	1
11	6	11	1	11	1
12	5	12	1	12	1
13	4	13	1	13	1
14	3	14	1	14	1
15	2	15	1	15	1
16	1	16	1	16	1
17	1	17	1	17	1
18	1	18	1	18	1
19	1	19	1	19	1
20	1	20	1	20	1

3.1.3 Para cada Campeonato, solo se otorgan puntos a los competidores que sean elegibles y estén nominados para dicho Campeonato. Los competidores no nominados no podrán sumar puntos ni privar de puntos a los competidores nominados.

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

Introduce el texto aquí

FADECH FIA MEMBER OF FIA

3.1.4 Los puntos para los Campeonatos de Pilotos se otorgan al primer piloto que figura en la hoja de inscripción. El segundo (y, si procede, el tercero) piloto obtiene puntos en el Campeonato de Navegantes. No se otorgan puntos en un Campeonato de Pilotos

3.2 NÚMERO DE RESULTADOS PARA LAS CLASIFICACIONES FINALES DEL CAMPEONATO

3.2.1 La clasificación se establecerá teniendo en cuenta los criterios requeridos para cada Campeonato. Los ganadores de los distintos Campeonatos serán el piloto, el navegante y el equipo y/o fabricante que hayan acumulado el mayor número de puntos en su respectivo Campeonato.

3.2.2 Se otorgarán títulos si se ha disputado al menos el 50% de las pruebas programadas en el calendario inicial, con un mínimo de tres.

4. EMPATE EN UN CAMPEONATO

4.1 PILOTOS Y NAVEGANTES

Para elaborar la clasificación final y/o provisional de un Campeonato, la regla para decidir entre pilotos y navegantes que hayan obtenido el mismo total de puntos será:

4.1.1 Según el mayor número de primeros puestos, luego segundos puestos, luego terceros puestos, etc., obtenidos en las clasificaciones finales de su respectivo Campeonato, contando solo los rallies que han servido para obtener su total de puntos.

4.1.2 Según el mayor número de puestos más altos obtenidos en las clasificaciones finales de su respectivo Campeonato, teniendo en cuenta solo los rallies en los que han participado todos los pilotos y/o navegantes en cuestión, un 16º puesto valdrá más que cualquier número de 17º puestos, un 17º puesto valdrá más que cualquier número de 18º puestos, y así sucesivamente.

4.1.3 En caso de nuevo empate, el ganador será el piloto y/o navegante con el mayor número de puntos en el rally final del Campeonato. Si los pilotos/navegantes empatados obtuvieron el mismo número de puntos, o si no hay ningún piloto/navegante empatado clasificado, se considerará el penúltimo rally y así sucesivamente.

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

5. OFICIALES Y DELEGADOS

5.1 COMISARIOS

El panel de Comisarios estará siempre compuesto por al menos un miembro. El Presidente y un miembro serán nombrados por la FADECH Y 100% RALLY .El tercer miembro será nombrado por la ASN del país que organiza el rally. Debe existir un enlace de comunicación permanente entre los Comisarios y el Director de Carrera. Durante la celebración del rally, al menos uno de los Comisarios deberá estar cerca del Cuartel General del Rally.

5.2 DELEGADOS DE LA FADECH

Los delegados que figuran en el Apéndice VIII podrán ser nombrados por la FADECH y cada uno de ellos redactará un informe sobre sus responsabilidades en el rally.

6. VEHÍCULOS ADMISIBLES EN LOS RALLYS CROSS-COUNTRY FIA

6.1 RESUMEN

Los Rallys Cross-Country están abiertos a vehículos con un peso máximo bruto de hasta 3.500 kg para los Grupos Ultimate, Stock, Challenger y SSV, , que estén en posesión de un certificado de registro válido y que se ajusten al vehículo presentado. Estos vehículos deben cumplir las especificaciones de seguridad establecidas por las leyes Chilenas sobre el Tráfico por Carretera, así como las especificaciones de seguridad establecidas por el reglamento de la Fadech y por el presente Reglamento Deportivo de Rallys CC.

6.2 GRUPOS/CLASES DE VEHÍCULOS

Los organizadores deben incluir los siguientes grupos y clases. El Grupo Camiones no es admisible en las Bajas y los Rally-Raids que solo consten de tramos selectivos de tipo "Pista".

SSV Categoría T3 y T4.
Vehículos Side-by-Side (SSV) de Producción Modificados para Cross-Country, con Pasaporte Técnico FADECH emitido con anterioridad a la revisión administrativa.

Categoría T1.
Vehículos Todo Terreno Prototipo 4x4 con Pasaporte Técnico FADECH emitido con anterioridad a la revisión administrativa.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

6.3 PASAPORTE TÉCNICO FADECH

Antes de ser validado por el Delegado Técnico de la FIA, el vehículo debe ser preinspeccionado por un comisario técnico validado por FADECH y 100% Rally, utilizando el pasaporte técnico FIA obligatorio (disponible a petición de la ASN a la FIA).

Tras una preinspección completa del vehículo, el comisario técnico de la ASN deberá anotar cualquier observación en el espacio reservado a tal efecto. Este comisario técnico o el responsable técnico deberá elaborar y enviar al Delegado Técnico de la FADECH un informe escrito tras esta preinspección, junto con una copia del pasaporte técnico y del certificado de la jaula de seguridad, a más tardar en la fecha de publicación de la lista oficial de inscritos de la prueba que cuenta para el Campeonato en el que se ha inscrito el vehículo. Es responsabilidad del competidor que inscribe el vehículo asegurarse de que los documentos se envíen a tiempo.

Para los vehículos de los Grupos Ultimate, Challenger y SSV, el comisario técnico deberá comunicar la siguiente información relativa al motor: tipo y número de serie, vehículos originales.

El pasaporte técnico deberá llevar el sello de la FADECH, la fecha y el nombre (en mayúsculas) y la firma del inspector.

El Delegado Técnico de la FADECH identificará el vehículo presentado con marcas y/o precintos que en ningún caso podrán retirarse. Además, las marcas vinculadas al pasaporte técnico no podrán retirarse bajo ninguna circunstancia.

Este pasaporte deberá presentarse a los comisarios técnicos cuando se le solicite y las especificaciones técnicas declaradas no podrán modificarse durante la prueba.

El vehículo solo podrá inscribirse en el grupo para el que se haya emitido el Pasaporte Técnico FADECH.

7. EQUIPO ELECTRÓNICO

7.1.1 Queda prohibido a bordo de los vehículos cualquier medio de comunicación por radio o electrónico, o cualquier otro dispositivo que no esté expresamente permitido en este reglamento o en el reglamento suplementario.

7.1.2 Cualquier número de teléfonos, teléfonos móviles o teléfonos satelitales que se lleven a bordo debe entregarse al organizador durante las verificaciones administrativas.

7.1.3 Durante los Tramos Selectivos, los teléfonos solo podrán utilizarse fuera del vehículo y deberán estar apagados en otros momentos.

7.1.4 Se permite el uso del teléfono en los tramos de enlace. Si se utiliza el teléfono mientras se conduce por vías públicas, se deberá cumplir con el Código de Carreteras nacional.

8. NEUMÁTICOS

8.1 TODOS LOS AUTOS PARTICIPANTES EN EL CAMPEONATO DEBEN USAR NEUMATICOS DE LA MARCA BF GOODRICH.

8.1.1 Se autoriza un único dibujo de neumático para cada piloto.

8.1.2 Durante la verificación técnica, los competidores deberán indicar y proporcionar los dibujos del tipo de neumático (dibujos y dimensiones). Solo podrán utilizarse durante el rally estos neumáticos, que deberán ser moldeados y sin cortar.

8.7 MARCADO DE NEUMÁTICOS / ZONAS DE CONTROL

8.7.1 Si procede, se procederá a marcar los neumáticos de los competidores con el numero del automóvil, para asegurarse de que vuelva la cantidad de neumáticos que salió del parque cerrado.

9. CÁMARAS DE VÍDEO A BORDO

9.1 CÁMARAS DEL PROMOTOR U ORGANIZADOR

Si el organizador o el promotor del campeonato (si procede) lo exige, el vehículo de competición deberá llevar una cámara a bordo u otro dispositivo de grabación. Esta será instalada por el organizador o el promotor del campeonato y aprobada por el comisario técnico. Estas cámaras se identificarán con una pegatina adhesiva y deberán montarse en el vehículo en el momento de la verificación técnica.

9.2 CÁMARAS DEL EQUIPO

9.2.1 El Reglamento Suplementario debe especificar si el uso de cámaras a bordo está sujeto a la aprobación previa del organizador o del promotor (si existe). Las

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

cámaras pueden tener funciones GPS, Wi-Fi y/o Bluetooth integradas sin estar conectadas a los sistemas del vehículo, y deben montarse en el vehículo en el momento de la verificación técnica. Si están sujetas a un acuerdo previo, el organizador o el promotor las identificarán con una pegatina adhesiva.

9.2.2 Solo se tendrán en cuenta los datos del NAV-GPS principal a la hora de aplicar sanciones por puntos de control omitidos e infracciones de velocidad.

9.3 CONEXIÓN DE LOS SISTEMAS

9.3.1 Si no se especifica lo contrario en el reglamento del Campeonato o en el reglamento suplementario, las especificaciones para el conector de alimentación estándar se establecen en la información proporcionada por el proveedor del sistema de Nav/GPS.(STELLA)

9.3.2 Es responsabilidad del competidor asegurarse de que el/los sistema(s) de seguimiento de seguridad y el NAV-GPS permanezcan siempre conectados y encendidos, con la antena conectada, durante toda la duración de la competición. Cualquier equipo que no lo haga, o si se observa que alguno de los sistemas no funciona por culpa del equipo, será denunciado al Director de Carrera y se le impondrá una sanción según el Apéndice I.

9.4 MEDIDOR DE RECORRIDO GPS

Si no se especifica lo contrario en el reglamento del Campeonato o en el reglamento suplementario, los competidores podrán utilizar opcionalmente un medidor de recorrido basado en GPS. No se podrán integrar en el medidor de recorrido GPS funciones distintas de la medición (kilómetros, tiempos, velocidades, rumbo).

.

10. DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS DE LA FECHA O PRUEBA

10.1 GENERALIDADES

Se deberá seguir el formato y el procedimiento de los siguientes documentos, según se especifica en el Apéndice III:

- Reglamento Particular de la carrera (formato electrónico y opcional en formato impreso)
- Boletines (formato electrónico y/o impreso)
- Guía del Rally (formato electrónico)
- Itinerario (formato electrónico y/o impreso)
- Road-book (formato impreso y/o electrónico)
- Hoja de tiempos (formato impreso o electrónico)
- Listas de inscritos (formato electrónico)

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

- Listas de salida y resultados de la prueba (formato electrónico y opcionalmente impreso)

Los documentos oficiales, como las clasificaciones y resultados provisionales y finales, los boletines y las decisiones, deberán publicarse en un tablón de anuncios digital oficial, junto con la hora de publicación.

Los documentos no se modificarán una vez publicados, a menos que se informe a todos los competidores y oficiales, y se destaquen las modificaciones. Los documentos que requieran la aprobación del Director de carrera antes de su publicación no se modificarán sin la aprobación del mismo.

10.2 ROAD-BOOK / ITINERARIO

10.2.1 Todos los equipos recibirán un road-book que contiene una descripción detallada del itinerario. El itinerario del rally se define en el road-book mediante los diagramas de dirección de la carretera y, entre los diagramas de dirección de la carretera, por la carretera/pista si existe.

Para todos los tramos de enlace y las etapas de tipo de seguridad "Pista", este itinerario es obligatorio. El road-book también puede ser solo o parcialmente en formato electrónico y puede formar parte del NAV-GPS.

10.2.2 Si existe una discrepancia, que no sea la de los límites de velocidad, entre el road-book y el NAV-GPS, prevalecerá la información proporcionada por el road-book.

10.2.3 Los organizadores deben entregar el road-book un día cada vez. Si el organizador decide entregar el road-book el día anterior, los competidores deben recibir el road-book con las notas para el día siguiente a más tardar a las 18:00 horas.

10.2.4 Si un organizador decide entregar el road-book el día de la etapa en cuestión, lo ha impreso sin las modificaciones (si las hay) y tiene diez modificaciones o menos, el road-book se distribuirá a cada competidor 10 minutos antes de su hora de salida. Si se emiten más de diez modificaciones, el Director de Carrera podrá prorrogar este plazo. Esto se comunicará en la sesión informativa para los competidores del día anterior y mediante boletín.

10.2.5 El road-book, si no es en formato electrónico, se acusará recibo mediante firma.

10.2.6 Los únicos documentos permitidos en el vehículo son:
- El road-book oficial.
- Las modificaciones realizadas por el Vehículo de Apertura Oficial, que podrán integrarse en el road-book.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH
MEMBER OF FIA

- Las notas proporcionadas por el Director de Carrera o el organizador durante las instrucciones.
- El reglamento de la FIA.
- El reglamento suplementario de la prueba.
- El manual de reparación del vehículo.
- Las notas personales resultantes de un paso anterior por la zona de la etapa (en cualquier dirección) en la prueba en curso.

10.3 TARJETA DE TIEMPOS

10.3.1 Se entregará una hoja de tiempos al menos al comienzo de cada etapa.

10.3.2 Cada equipo es responsable de:
- Su tarjeta de tiempos.
- Entregar la hoja de tiempos en los controles y de la exactitud de las anotaciones.
- Cualquier anotación realizada en la hoja de tiempos.

10.3.3 El único autorizado para realizar anotaciones en la hoja de tiempos es el oficial de control correspondiente, excepto en las secciones marcadas como "para uso del competidor".

10.3.4 La pérdida de una hoja de tiempos conllevará una penalización según el Apéndice I.

10.3.5 En caso de ausencia de anotaciones o firma en cualquier control, ausencia de anotación horaria en un control horario o falta de entrega de la hoja de tiempos en cada control, el Director de Carrera podrá utilizar el registro electrónico (GPS) y los documentos oficiales para una investigación. Decidirá sobre el paso correcto de los controles y aplicará la penalización según el Apéndice I.

10.3.6 Si un competidor abandona el rally, deberá entregar su hoja de tiempos a un oficial lo antes posible.

10.3.7 Un competidor que abandona una etapa pero tiene intención de reiniciar deberá entregar su hoja de tiempos inmediatamente en el control horario al final de la etapa.

11. PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

11.1 PRESENTACIÓN DE LAS HOJAS DE INSCRIPCIÓN (SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN)

11.1.1 Cualquier poseedor de una licencia de competición de la FIA o FADECH que desee participar en un rally deberá enviar la tasa de inscripción correspondiente y el formulario de inscripción cumplimentado a la secretaría del evento antes de la fecha límite, según se especifica en el Reglamento Suplementario.

11.1.2 La hoja de inscripción deberá ir acompañada de una copia de la licencia válida del competidor.

11.1.3 Número Mínimo de Inscripciones

En el reglamento suplementario, el organizador podrá establecer el número mínimo de vehículos inscritos requerido. Si no se alcanza dicho número, el organizador podrá cancelar la competición tras obtener la aprobación de la FADECH.

11.2 MODIFICACIONES EN LA HOJA DE INSCRIPCIÓN

Un competidor podrá sustituir libremente el vehículo declarado en la hoja de inscripción por otro del mismo grupo, hasta el momento de la verificación técnica.

11.3 AUTORIZACIONES DE LA ASN

Los competidores, pilotos y navegantes extranjeros deberán presentar una autorización según el Art. 3.9.4 del Código.

11.4 CAMBIO DE COMPETIDOR Y/O MIEMBRO(S) DEL EQUIPO

11.4.1 Se permite el cambio de competidor hasta el cierre de inscripciones. Solo el competidor inscrito en la prueba podrá realizar esta solicitud.

11.4.2 Tras el cierre de inscripciones, se podrá sustituir a un miembro del equipo con el acuerdo de:

- El organizador, antes del comienzo de las verificaciones administrativas.
- Los Comisarios, tras el comienzo de dichas verificaciones y antes de la publicación de la lista de salida.

Solo la FADECH podrá autorizar la sustitución de todos los miembros del equipo.

11.5 COMPROMISOS DE LOS COMPETIDORES Y MIEMBROS DEL EQUIPO

Por el mero hecho de firmar la hoja de inscripción, el competidor y el equipo se someten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el Código y sus apéndices, este reglamento y el Reglamento Suplementario de la prueba.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

12. FECHAS LÍMITE DE INSCRIPCIÓN

12.1 RESPETO DE LAS FECHAS LÍMITE DE INSCRIPCIÓN

Las fechas límite de inscripción en cada rally individual deberán respetarse, independientemente de las fechas límite de inscripción en el Campeonato.

12.2 FECHAS LÍMITE DE INSCRIPCIÓN

La fecha límite estándar para las inscripciones no podrá ser posterior a 2 días del comienzo de las verificaciones administrativas.

13. TASAS DE INSCRIPCIÓN

13.1 ACEPTACIÓN DE LA HOJA DE INSCRIPCIÓN

Una solicitud de inscripción solo se aceptará si va acompañada del importe total de las tasas de inscripción y toda la información requerida por la organización en su formulario de inscripción.

13.2 DEVOLUCIÓN DE LAS TASAS DE INSCRIPCIÓN

Las tasas de inscripción se devolverán íntegramente:

- A los candidatos cuya inscripción no haya sido aceptada.
- En caso de que el rally no se celebre, únicamente por falta de pilotos. Si hay otro motivo de suspensión no aplicará la devolución.

13.3 REQUISITO ADICIONAL PARA LAS TASAS DE INSCRIPCIÓN

Cuando un traslado (por aire, mar, ferrocarril u otro medio) esté incluido en la celebración del rally, deberá incluirse en la suma total de las tasas de inscripción. La utilización de autopistas de peaje durante la prueba deberá mencionarse en el Reglamento Suplementario.

14. NÚMEROS DE CARRERA E IDENTIFICACIÓN OBLIGATORIA

14.1 GENERALIDADES

14.1.1 El organizador proporcionará a cada equipo un juego de adhesivos. Durante todo el rally, deberán colocarse según las especificaciones mencionadas en el Reglamento Suplementario.

14.1.2 Los competidores no podrán rechazar la publicidad que se muestre dentro de la identificación obligatoria. Los nombres de las marcas y/o el texto de cualquier publicidad obligatoria deberán mencionarse en el Reglamento Suplementario o en un boletín antes del cierre de inscripciones para el rally.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH
MEMBER OF FIA

14.1.3 El nombre de un fabricante de automóviles no podrá asociarse con el nombre de un rally ni aparecer en la identificación obligatoria.

14.1.4 Es responsabilidad del competidor proporcionar el espacio necesario en su vehículo para colocar todos los adhesivos antes de la verificación técnica. No se permiten modificaciones en los paneles. Sin embargo, podrán cortarse si la forma de la carrocería no permite colocar los paneles de una sola pieza. En ningún caso, los paneles podrán cubrir, ni siquiera parcialmente, el número de matrícula del vehículo.

14.2 PANELES DE NÚMERO DE CARRERA

14.2.1 Estos paneles deberán colocarse en los lados derecho e izquierdo del vehículo, en la puerta delantera, en el área entre los pasos de rueda siempre que sean totalmente visibles desde el lateral, y en el techo del vehículo, legibles en el sentido de la marcha. A excepción de los paneles publicitarios opcionales, no se podrán colocar adhesivos publicitarios directamente junto a los paneles de número de carrera.

14.2.2 Tamaño de los paneles de número de carrera (ancho x alto):

- Grupos Ultimate (excepto clase T1.2)/Stock: 42x44 cm
- Clase Ultimate T1.2: 36x36 cm
- Grupos Challenger/SSV: 30x31 cm
- Grupo Camiones: 46x48 cm

14.3 PLACAS DEL RALLY

14.3.1 Estas placas deberán colocarse, paralelas al eje de las ruedas, en la parte delantera y trasera del vehículo. Estas placas incluirán el número de carrera del competidor y podrán incluir publicidad.

14.3.2 Tamaño de las placas del rally (ancho x alto):

- General: 43x21 cm
- Grupos Challenger/SSV placa delantera: 19x18 cm

14.4 FRANJA DEL PARABRISAS

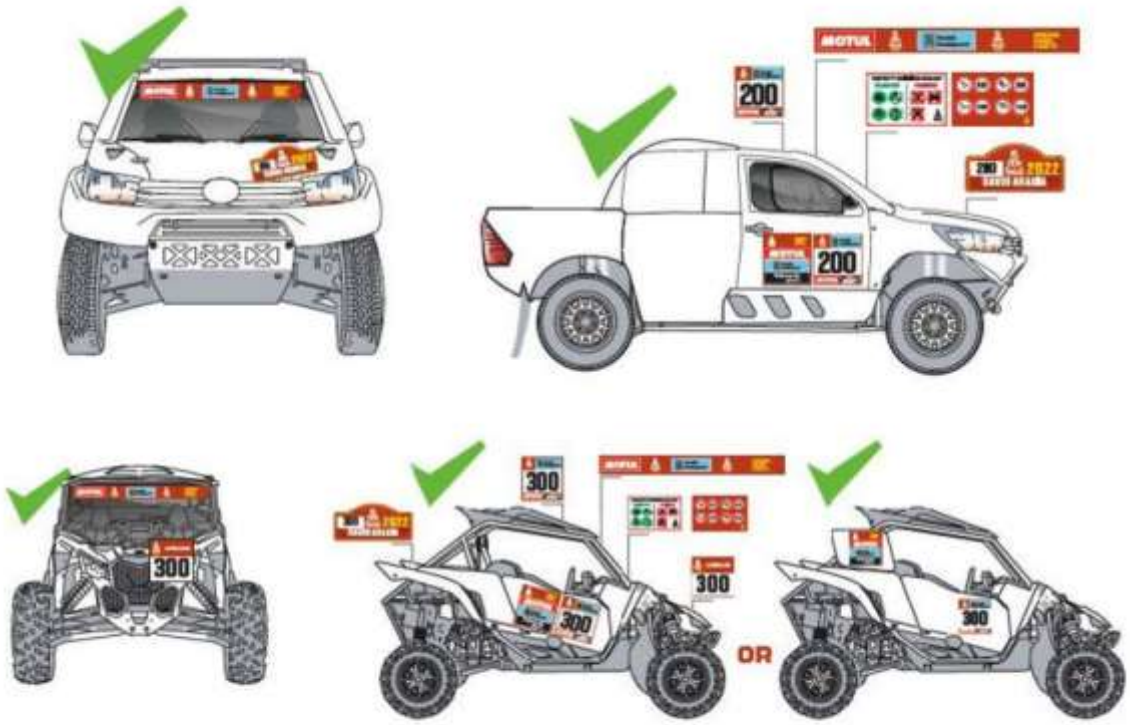
14.4.1 Esta franja, que puede incorporar el número de carrera del competidor, deberá colocarse en la parte superior del parabrisas. No se podrá colocar ningún otro adhesivo publicitario debajo.

14.4.2 Tamaño de la franja del parabrisas (ancho x alto): 110x10 cm

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

14.5 ADHESIVOS DEL TABLERO

14.5.1 Estos adhesivos, diseñados para recordar a los equipos información relacionada con la seguridad, deberán colocarse de forma visible en el tablero.



14.5.2 Tamaño de los adhesivos del tablero: 12 x 8 cm

14.6 RETIRADA DE LA IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO

Un equipo que abandone definitivamente un rally deberá retirar o cubrir inmediatamente sus números de carrera.

14.7 INFRACCIÓN DEL REGLAMENTO

En cualquier momento durante el rally, la ausencia o la colocación incorrecta de un número de carrera o de una identificación obligatoria podrá conllevar una penalización según el Apéndice I.

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

FADECH MEMBER OF FIA

15. PUBLICIDAD

15.1 RESTRICCIONES A LA PUBLICIDAD

15.1.1 Los competidores podrán colocar cualquier tipo de publicidad en sus vehículos, siempre que:

- Esté autorizada por las leyes nacionales y el reglamento de la FADECH.
- No sea de carácter político o religioso.
- No sea susceptible de causar ofensa.
- Respete el reglamento sobre los números de competición.
- No interfiera con la visión del equipo a través de las ventanillas.
- Cumpla con las disposiciones del Código.

15.2 PUBLICIDAD OPCIONAL DEL ORGANIZADOR

15.2.1 El organizador podrá exigir a los competidores que lleven publicidad opcional. Para los competidores que rechacen la publicidad opcional del organizador, el importe de las tasas de inscripción podrá incrementarse hasta en un 60%.

15.2.2 La publicidad opcional del organizador deberá indicarse claramente en el Reglamento Suplementario. Si la publicidad opcional se publica en un boletín, y existen conflictos con la publicidad del competidor, el competidor podrá rechazar dicha publicidad opcional sin tener que pagar ninguna tasa adicional.

15.2.3 Los competidores que acepten la publicidad opcional del organizador, según se especifica en el Reglamento Suplementario, deberán reservar espacio para ella. No se permite la modificación de los paneles publicitarios opcionales.

15.2.4 Tamaño de los paneles publicitarios opcionales (ancho x alto):

- Grupos Ultimate (excepto clase T1.2)/Stock: 42x44 cm
- Clase Ultimate T1.2: 36x36 cm
- Grupos Challenger/SSV: 30x31 cm
- Grupo Camiones: 46x48 cm

Para los Grupos Challenger/SSV, se podrá añadir un soporte metálico fijado a los arcos de seguridad traseros para permitir la colocación correcta de estos paneles.

15.3 INFRACCIÓN DEL REGLAMENTO

En cualquier momento durante el rally, la ausencia o la colocación incorrecta de la publicidad opcional podrá conllevar una penalización según el Apéndice I.

16. IDENTIFICACIÓN DEL PILOTO Y DEL NAVEGANTE

16.1 NOMBRES DEL PILOTO Y DEL NAVEGANTE

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

La inicial(es) y el apellido del piloto y del navegante, seguidos de las banderas nacionales del país según el Art. 9.4 del Código, deberán aparecer en ambos lados de los guardabarros delanteros o de las puertas delanteras del vehículo. Las letras deberán tener una altura de 30 a 50 mm.

17. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

17.1 HORARIO

Los pilotos y navegantes que participen en la prueba deberán presentarse a las verificaciones administrativas de acuerdo con el horario publicado en el Reglamento Suplementario. Las multas por retraso se detallarán en el Reglamento Suplementario.

17.2 DOCUMENTOS REQUERIDOS

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

- Licencia de competidor válida para la competición.
- Licencias de competición del piloto y del navegante válidas para la competición (véanse los artículos 7 y 9 del Apéndice L).
- Permiso de conducir válido del piloto y del navegante.
- Pasaportes o documentos de identidad del piloto y del navegante.
- Autorización de la Asociación de origen del piloto, para todos los competidores y/o pilotos extranjeros.
- Formularios de declaraciones y compromisos del piloto, firmados por el piloto y el navegante.
- Certificado de registro del vehículo.
- Autorización del propietario del vehículo (si es diferente del competidor).
- Pasaporte Técnico FADECH.
- Validación de equipamiento de seguridad de la tripulación.
- Verificación médica de la tripulación.

Cualquier otro documento que un organizador desee examinar (por ejemplo, certificado de seguro del vehículo) deberá figurar en el Reglamento Suplementario.

18. VERIFICACIÓN TÉCNICA ANTES DEL COMIENZO

18.1 GENERALIDADES

18.1.1 Solo los competidores que hayan superado las verificaciones administrativas podrán presentar su vehículo equipado con sus placas y números de rally en la verificación técnica.

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

FADECH FIA MEMBER OF FIA

18.1.2 En la verificación técnica, los competidores deberán presentar todas las prendas de vestir, incluidos los cascos y un dispositivo de retención de cabeza aprobado por la FIA, que tengan previsto utilizar. Se comprobará el cumplimiento del capítulo III del Apéndice L.

18.1.3 El competidor deberá mostrar el Pasaporte Técnico FADECH y el formulario de homologación FIA original completo del vehículo (si existe).

18.1.4 Cambio de clases/grupos

En el momento de la verificación técnica, si un vehículo presentado no corresponde a la clase en la que se inscribió, los Comisarios podrán trasladarlo a la clase adecuada recomendada por el Delegado Técnico de la FIA o el Comisario Técnico Jefe, o rechazarlo definitivamente.

18.2 HORARIO

18.2.1 Se publicará en el Reglamento Suplementario o en un boletín un horario para la verificación técnica, que incluirá el sellado de los componentes y la comprobación del peso de los vehículos.

19. SELLADO Y MARCADO

19.1 REQUISITOS GENERALES

19.1.1 El bloque del motor, el chasis y el NAV-GPS se marcarán durante la verificación técnica y se asociarán a un equipo específico.

19.1.2 Durante todo el rally solo podrán utilizarse los componentes que hayan sido marcados o sellados en la verificación técnica inicial. Dichos componentes deberán permanecer en su estado sellado.

19.1.3 Queda estrictamente prohibida cualquier manipulación intencionada de cualquier marca o sello, y todas estas situaciones se penalizarán según el Apéndice I.

19.2 SUSTITUCIÓN DE PIEZAS

19.2.1 Los competidores podrán cambiar un bloque de motor por vehículo, lo que conlleva una penalización según el Apéndice I, que se aplicará en la etapa posterior al cambio.

19.2.2 Salvo lo anterior, se deberá utilizar el mismo bloque de motor y la misma carrocería desde la superación de la verificación técnica hasta la finalización del rally.

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

FADECH MEMBER OF FIA

20. COMPROBACIONES DURANTE EL RALLY

20.1 COMPROBACIONES ADICIONALES

Se podrán realizar comprobaciones de los elementos de seguridad, incluida la vestimenta, así como del vehículo, de la conformidad y la admisibilidad, en cualquier momento durante el rally, a discreción exclusiva y por indicación del Delegado Técnico de la FADECH o del Comisario Técnico Jefe, con conocimiento de los Comisarios.

20.2 COMPROBACIONES EN PARQUE CERRADO

Los comisarios técnicos podrán realizar comprobaciones técnicas en el parque cerrado.

20.3 RESPONSABILIDAD DEL COMPETIDOR

20.3.1 El competidor es responsable de la conformidad técnica de su vehículo durante todo el rally y deberá poder presentar cualquier documento oficial relacionado.

20.3.2 Si se colocan marcas de identificación, es responsabilidad del competidor asegurarse de que se mantengan intactas desde la verificación técnica previa a la prueba hasta el final de la prueba o hasta que este reglamento permita cortar los precintos.

20.3.3 También es responsabilidad del competidor comprobar que cualquier parte del vehículo que haya sido manipulada durante la verificación se vuelva a instalar correctamente.

21. VERIFICACIONES FINALES

21.1 PARQUE CERRADO FINAL

21.1.1 Tras las formalidades de llegada, los vehículos deberán colocarse en un parque cerrado donde deberán permanecer hasta que los Comisarios los liberen.

21.1.2 La clasificación provisional se publicará en el plazo especificado en el Reglamento Suplementario (o en un boletín), lo antes posible después de que el último vehículo se haya registrado en el control final, aunque la verificación técnica final aún esté en curso.

21.2 SELECCIÓN DE VEHÍCULOS

La verificación técnica posterior a la prueba, que implica el desmontaje de un vehículo, podrá llevarse a cabo a discreción de los Comisarios o tras una protesta

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

o por recomendación del Director de Carrera y/o del Delegado Técnico de la FIA (Comisario Técnico Jefe) a los Comisarios.

21.3 FORMULARIO DE HOMOLOGACIÓN

El formulario de homologación FADECH original completo/Pasaporte Técnico FADECH-FIA y todas las demás certificaciones/documentos necesarios deberán estar disponibles para las verificaciones finales.

22. CONDUCTA

22.1 REGLAS GENERALES

22.1.1 Los equipos deberán comportarse siempre de forma deportiva.

22.1.2 Los equipos deberán circular siempre en el sentido del Tramo Selectivo, según se indica en el road-book y en el trazado de la pista cuando exista. Los equipos podrán desviarse momentáneamente de la dirección prevista, invertir el sentido de la marcha brevemente o volver a la dirección correcta para corregir errores de navegación o evitar obstáculos naturales o artificiales.

22.1.3 Queda prohibido circular intencionadamente en contra del sentido del Tramo Selectivo por cualquier motivo que no sea el descrito en el Art. 27.1.2, así como retroceder deliberadamente una distancia significativa y/o desviarse significativamente de la ruta sin causa justificada.

22.1.4 Queda prohibido bloquear deliberadamente a un competidor o impedirle adelantar. Se procederá a penalizar a la tripulación que haga caso omiso al equipo de nav/GPS que avise de un adelantamiento. Siempre y cuando se compruebe que el vehículo que solicita el adelantamiento viene con un ritmo de carrera mayor al vehículo adelantado. La penalidad esta en el apéndice I.

22.1.5 Los equipos no podrán utilizar ninguna carretera asfaltada (asfalto, hormigón) en un Tramo Selectivo, salvo que se especifique en el road-book. Los equipos que se desvíen de la ruta del Tramo Selectivo para incorporarse o circular por una carretera asfaltada (incluido el arcén) se considerará que han abandonado el Tramo Selectivo en el punto de desviación.

22.1.6 Cuando los vehículos estén sujetos a las normas de parque cerrado, solo podrán ser movidos por los equipos y los oficiales; en cualquier otro momento, cualquier persona podrá empujar un vehículo manualmente.

22.1.7 Un vehículo que no pueda moverse por sus propios medios podrá ser remolcado o empujado por otro competidor que aún esté en competición. Excepcionalmente, en los Tramos Selectivos, los vehículos podrán ser remolcados

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

o empujados por cualquier persona para devolverlos a la ruta de la prueba o para despejar la ruta del rally.

22.1.8 Queda prohibido transportar un vehículo por cualquier medio (camión, remolque, etc.), excepto en caso de abandono en una etapa, de acuerdo con el Art. 49.1.6.

22.1.9 La conducción de exhibición solo podrá realizarse cuando lo permita el Reglamento Suplementario del rally.

22.2 EXCESO DE VELOCIDAD DURANTE EL RALLY / NORMAS DE TRÁFICO

22.2.1 Durante todo el rally, el equipo deberá respetar las normas de tráfico nacionales. Si existe una discrepancia entre el límite de velocidad en las normas de tráfico y el NAV-GPS, siempre deberá respetarse la velocidad más baja.

22.2.2 En caso de infracción de las normas de tráfico cometida por un equipo participante en el rally, los agentes de policía u oficiales que hayan observado la infracción deberán informar al infractor de la misma, de la misma manera que a los usuarios normales de la vía.

22.2.3 Si la policía o los oficiales no detienen al conductor infractor, podrán, no obstante, solicitar la aplicación de las sanciones previstas en el reglamento aplicable, con sujeción a lo siguiente:

- Que la notificación de la infracción se realice por los cauces oficiales y por escrito, antes de la publicación de la clasificación provisional.

22.2.3 Si la policía o los oficiales no detienen al conductor infractor, podrán, no obstante, solicitar la aplicación de las sanciones previstas en el reglamento aplicable, con sujeción a lo siguiente:

- Que la notificación de la infracción se realice por los cauces oficiales y por escrito, antes de la publicación de la clasificación provisional.
- Que las declaraciones sean suficientemente detalladas para que la identidad del conductor infractor quede establecida fuera de toda duda, y que el lugar y la hora de la infracción sean precisos.

22.2.4 Las infracciones durante la etapa de competición de la prueba se penalizarán según el Apéndice I.

22.3 VELOCIDAD MÁXIMA DURANTE EL RALLY

22.3.1 La velocidad máxima para los grupos es la siguiente:

Grupo	Velocidad Máxima
SSV T3	130 km/h
SSV T4	130 km/h
SSV Experience	100 km/h

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH MEMBER OF FIA

Es responsabilidad del equipo respetar este límite, con una tolerancia de 3 km/h, aplicada solo al primer impulso con velocidad excesiva. Cada impulso posterior por encima de la velocidad máxima se penalizará según el Apéndice I.

23. RECONOCIMIENTO

A partir de la publicación del Reglamento Suplementario, queda prohibida la presencia de un competidor, o de cualquier persona relacionada con un competidor, en cualquier parte del itinerario de un rally. Cualquier piloto, navegante o miembro del equipo que desee visitar una zona que pueda utilizarse para un Tramo Selectivo de cualquier rally deberá obtener el permiso por escrito del organizador, quien informará a la Organización.

24. REQUISITOS DEL SHAKEDOWN

24.1 GENERALIDADES

Se podrá organizar una etapa de shakedown con el fin de ser una oportunidad tanto para los medios de comunicación como promocional, y para que los competidores prueben sus vehículos. Es opcional para el organizador incluir el shakedown en el programa del rally.

24.2 REALIZACIÓN DEL SHAKEDOWN

24.2.1 La etapa de shakedown se realizará como si fuera un tramo selectivo durante el rally e incluirá todas las medidas de seguridad adecuadas. El tramo selectivo debe ser representativo del rally.

24.2.2 Para la aplicación del Art. 27.2, el shakedown forma parte del rally.

24.3 CLÁUSULA DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

Cualquier pasajero a bordo del vehículo durante el shakedown que no esté inscrito en el rally deberá haber firmado una cláusula de exención de responsabilidad proporcionada por el organizador.

24.4 REQUISITOS TÉCNICOS

Antes del shakedown, los vehículos deberán pasar la verificación técnica. Para los vehículos aplicables, las piezas mencionadas en este reglamento deberán estar marcadas o selladas.

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

FADECH MEMBER OF FIA

24.5 AVERÍA DURANTE EL SHAKEDOWN

Un competidor cuyo vehículo sufra una avería durante el shakedown deberá, no obstante, asistir a la salida ceremonial (si la hay).

24.6 EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y DEL PASAJERO A BORDO

Durante el shakedown, cualquier persona a bordo deberá llevar un casco homologado, toda la ropa y el equipo de seguridad necesarios de acuerdo con el capítulo III del Apéndice L - Equipamiento del piloto, y deberá tener correctamente abrochado su arnés de seguridad.

24.7 ASISTENCIA DURANTE EL SHAKEDOWN

La asistencia solo podrá realizarse en el parque de asistencia principal o en cualquier zona de asistencia remota, a menos que se permita lo contrario en el Reglamento Suplementario del rally.

24.8 NEUMÁTICOS PARA EL SHAKEDOWN

Los neumáticos del shakedown no se contabilizarán para la cantidad total (si procede). El tipo de neumáticos queda a discreción de los competidores.

25. SALIDA CEREMONIAL

Se podrá organizar una salida ceremonial para mejorar la promoción y el interés de los medios de comunicación del rally.

El intervalo y el orden de salida para una salida ceremonial quedan a discreción del organizador. El horario y el lugar de cualquier ceremonia deberán indicarse en el Reglamento Suplementario. Si un equipo no puede participar en la salida ceremonial con su vehículo, se le permitirá iniciar el rally a su hora de salida asignada, siempre que supere las verificaciones técnicas necesarias. El equipo en cuestión deberá asistir igualmente a la salida ceremonial con el mono y a su debido tiempo.

26. INICIO DE LA COMPETICIÓN

26.1 ZONA DE SALIDA

Antes del inicio de la etapa de competición del rally, el organizador podrá reunir todos los vehículos participantes en una zona de salida, a la que los vehículos deberán acceder antes de la hora de salida que se detalla en el Reglamento Suplementario. Las penalizaciones exclusivamente económicas por llegar tarde a la zona de salida se especificarán en el Reglamento Suplementario. No se permite la asistencia en la zona de salida.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

26.2 RETRASO MÁXIMO EN UNA SALIDA

Cualquier equipo que se presente con más de 30 minutos de retraso en la salida de una etapa no podrá iniciar dicha etapa y se considerará que ha abandonado la etapa.

27. ORDEN DE SALIDA E INTERVALOS

27.1 ORDEN DE SALIDA ETAPA 1

27.1.2 El Director de Carrera decidirá el orden de los competidores de acuerdo a su posición en el campeonato.

27.1.3 Para el primer rally del Campeonato, se aplicarán los mismos principios, utilizando la clasificación del Campeonato de Pilotos del año anterior.

27.2 ORDEN DE SALIDA A PARTIR DE LA ETAPA 2

27.2.1 El orden de salida para las etapas siguientes se basará en la clasificación según el/los tiempo(s) del/de los Tramo(s) Selectivo(s) de la etapa anterior. Treinta minutos antes de la hora de publicación del orden de salida, el Director de Carrera podrá considerar, para los competidores que no hayan completado la etapa actual, tener en cuenta su clasificación de la etapa anterior.

27.2.2 El Director de Carrera, al establecer el orden de salida, solo deberá tener en cuenta las penalizaciones deportivas, que se sumarán al/los tiempo(s) del/de los Tramo(s) Selectivo(s) en cuestión.

27.2.3 Las penalizaciones impuestas en cualquier tramo de enlace se sumarán a la clasificación general de la etapa recorrida.

27.2.4 En caso de empate, se dará prioridad al equipo que haya conseguido el tiempo primero.

27.2.5 Si no se ha realizado ningún Prólogo, el orden de salida permanecerá inalterado hasta que se haya completado al menos el 10% de la distancia total de los Tramos Selectivos detallados en el itinerario final.

27.3 RECOLOCACIÓN DE LOS PILOTOS

27.3.1 El Director de Carrera podrá, por razones de seguridad y con conocimiento de los Comisarios, recolocar a los pilotos o modificar el intervalo de tiempo entre los vehículos. No se deberá modificar el orden de salida de los 15 primeros vehículos.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
Introduce el texto aqu
FADECH FIA MEMBER OF FIA

27.3.2 Todos los competidores podrán ser recolocados a discreción exclusiva de los Comisarios.

27.4 INTERVALO DE SALIDA

27.4.1 El intervalo de salida lo determinará el Director de la prueba, considerando el terreno y las condiciones climatológicas. El director tiene la facultad de hacer dichos cambios, pervios a la salida del primer competidor de la prueba.

27.4.2 Si hay más de un Tramo Selectivo en un día, se concederá el mismo intervalo entre estos vehículos y los que les preceden, independientemente de su orden de carrera. A estos vehículos se les colocará una pegatina distintiva que indicará la distancia que deben mantener con respecto al vehículo que les precede.

27.4.3 En el caso de dos o más Tramos Selectivos sucesivos en una etapa, la salida del siguiente Tramo Selectivo se basará en la hora de llegada del Tramo Selectivo anterior en horas y minutos, sin tener en cuenta los segundos, a la que se añadirá el tiempo asignado para el tramo de enlace, si lo hay, y los 5 minutos reglamentarios. Los competidores saldrán con al menos el mismo intervalo que se concedió al inicio de la etapa.

28. REANUDACIÓN TRAS EL ABANDONO

28.1 GENERALIDADES

28.1.1 Cualquier equipo que no haya completado una etapa se considerará que reanuda la prueba desde el inicio de la etapa siguiente, a menos que comunique lo contrario por escrito al Director de Carrera.

28.1.2 En el caso de una etapa con varios tramos selectivos, y si un equipo abandona uno de estos tramos, podrá reanudar la etapa desde el inicio del siguiente tramo selectivo, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

28.1.2 Si el Art. 33.3 no es aplicable, un equipo podrá reanudar la prueba desde un reagrupamiento o una zona técnica durante esa etapa. El equipo y su vehículo deberán estar listos y presentarse en el reagrupamiento/zona técnica TC ENTRADA a más tardar a la hora prevista en el itinerario para el primer vehículo. El Director de Carrera, con conocimiento de los Comisarios, decidirá la posición de salida y el intervalo para el/los tramo(s) restante(s).

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

28.1.3 Esto se aplicará a cualquier vehículo que se considere que ha abandonado por penalizaciones deportivas, por superar el límite de tiempo o por no haberse presentado en un control, pero no se aplicará cuando el vehículo haya sido descalificado por incumplimiento de los requisitos de admisibilidad, infracciones de tráfico o por decisión de los Comisarios.

28.1.4 Un equipo que desee abandonar completamente deberá notificarlo por escrito al Director de Carrera.

28.2 PENALIZACIONES

A todos los equipos que reanuden la prueba se les aplicará una penalización de tiempo según el Apéndice I.

28.3 REPARACIONES ANTES DE LA REANUDACIÓN

28v.3.1 LUGAR DE ASISTENCIA Y TIEMPO PERMITIDO

Cualquier vehículo que no termine una etapa debido a un accidente podrá ser reparado a discreción del competidor. Sin embargo, el vehículo deberá ser inspeccionado por el Delegado Técnico de la FIA antes de las reparaciones y volver a ser sometido a verificación técnica antes de la etapa siguiente, a más tardar una hora antes de la hora de salida prevista del primer vehículo.

28.3.2 VERIFICACIÓN TÉCNICA DE LOS VEHÍCULOS REPARADOS

El vehículo deberá conservar todas sus piezas marcadas o selladas en la verificación técnica previa a la prueba. La sustitución de piezas solo podrá realizarse de acuerdo con el Art. 24.2 de este reglamento. El competidor deberá estar representado durante esta nueva verificación técnica en una hora que le indicará el organizador.

28.3.3 REPARACIONES ENTRE EL PRÓLOGO Y LA ETAPA 1

Para aquellos vehículos que no hayan completado el prólogo, si procede, las reparaciones podrán realizarse de acuerdo con el artículo mencionado anteriormente y el competidor podrá iniciar la Etapa 1 después de que su vehículo haya sido sometido a una nueva verificación técnica, a más tardar una hora antes de su hora de salida prevista.

29. PRÓLOGO

29.1 REALIZACIÓN DE UN PRÓLOGO

29.1.1 La organización de un Prólogo es obligatoria en todos los rallies del Campeonato.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

29.1.2 El orden de salida será según el Art. 32.1 del presente reglamento.

29.1.3 El intervalo de salida entre los competidores del mismo Grupo deberá ser idéntico y de al menos un minuto, con la excepción del primer competidor de cada Grupo, que deberá salir al menos tres minutos después del competidor anterior. El organizador podrá aumentar estos intervalos.

29.1.4 Tendrá lugar antes de la Etapa 1 y todos los competidores deberán participar en él. Solo se podrá organizar un Prólogo, y este determinará el orden de salida de la Etapa 1.

29.2 CARACTERÍSTICAS DEL PRÓLOGO

Se realiza en forma de Tramo Selectivo, representativo de las etapas de la prueba, con una longitud mínima de 5 km y una longitud máxima de 30 km.

29.3 CRONOMETRAJE

29.3.1 Para el Prólogo, el cronometraje se realizará con una precisión de un segundo.

29.4 CLASIFICACIÓN

29.4.1 El Prólogo no cuenta para la clasificación de la prueba.

29.4.2 En caso de empate, se dará prioridad al equipo que haya conseguido el tiempo primero.

29.4.3 Cualquier equipo que no se presente a la salida o que no complete el tramo del Prólogo según lo establecido en el reglamento, saldrá en última posición en la Etapa 1 (salvo disposiciones específicas establecidas en el Art. 34.5.1). Si varios equipos se encuentran en esta situación, saldrán en la Etapa 1 según su orden de salida en el Prólogo.

29.4.4 Cualquier registro tardío o temprano en cualquier control horario durante el tramo del prólogo se considerará una participación incorrecta y se aplicará el Art. 34.4.3.

29.5 ORDEN DE SALIDA DESPUÉS DEL PRÓLOGO

29.5.1 Tras el Prólogo, el orden de salida para la Etapa 1 se establecerá según este procedimiento:

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

- Los diez pilotos más rápidos que hayan marcado un tiempo dentro del 110% del más rápido, formarán un grupo cuyo orden se invertirá con respecto a la clasificación del Prólogo (es decir, el piloto del grupo con el tiempo más lento en el Prólogo ocupará el primer lugar en el orden de salida inicial).
- Los diez primeros pilotos de la clasificación del Prólogo, siempre que hayan marcado un tiempo dentro del 110% del más rápido, elegirán sus posiciones de salida dentro de este grupo.
- El piloto que ocupa el décimo lugar elegirá su posición de salida primero, seguido del piloto que ocupa el noveno lugar y así sucesivamente. El piloto más rápido elegirá su posición de salida el último.
- El piloto será responsable de elegir la posición y deberá estar presente durante todo el procedimiento.

29.5.2 No es posible ninguna recolocación para el orden de salida de la Etapa 1.

29.6 PENALIZACIONES

Si un competidor no asiste al proceso de selección de la posición de salida, será penalizado según el Apéndice I.

30. CONTROLES – REQUISITOS GENERALES

30.1 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

30.1.1 Todos los controles, es decir, los controles de paso y los controles horarios, la salida y la llegada de los Tramos Selectivos, incluidos los controles de parada, las zonas de reagrupamiento y las zonas de medios, se indicarán mediante pares de señales estandarizadas aprobadas por la FIA, que cumplan con los dibujos y las distancias del Apéndice II, y se indicarán en el road-book.

30.1.2 Cada par de señales de control se colocará en lados opuestos de la carretera o en terreno abierto, con una separación máxima de 15 metros a cada lado de la ruta oficial. Los competidores deberán pasar entre cada par de señales.

30.2 TIEMPO DE DETENCIÓN EN LAS ZONAS DE CONTROL

El tiempo de detención dentro de cualquier zona de control se limita al tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

30.3 DISPONIBILIDAD PARA TRABAJAR

30.3.1 Los controles estarán listos para funcionar al menos 1 hora antes de la hora prevista para el paso del primer vehículo participante.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
Introduce el texto aquí
FADECH FIA MEMBER OF FIA

30.3.2 Salvo que el Director de Carrera decida lo contrario, dejarán de funcionar 1 hora después de que haya expirado el retraso máximo permitido del último vehículo participante.

30.4 SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN

30.4.1 Los equipos deberán registrarse en la secuencia correcta de controles y en el sentido de la ruta del rally. Queda prohibido volver a entrar en una zona de control.

30.4.2 Cualquier infracción dará lugar a una penalización según el Apéndice I.

30.5 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES

30.5.1 Los equipos están obligados a seguir las instrucciones de los oficiales de control de cualquier control.

30.5.2 Todos los oficiales de control deberán ser identificables. En cada control, el oficial jefe de puesto deberá llevar un chaleco distintivo.

30.6 ZONAS DE MEDIOS (SI PROCEDE)

Se recomienda establecer al menos una zona de medios al final de cada etapa, ya sea:

- Después de la zona de control STOP de un Tramo Selectivo.
- Antes de entrar en un reagrupamiento.
- Antes del panel de control horario amarillo a la entrada de un parque de asistencia/vivac.
- Dentro del parque de espera antes del procedimiento del podio en la meta.

El acceso a esta zona de medios estará limitado al personal que disponga del pase correspondiente. Los organizadores podrán planificar el itinerario y el horario de tal manera que se espere que los equipos pasen un mínimo de 15 minutos en la zona de medios. Las zonas de medios deberán estar claramente señalizadas en el road-book.

31. CONTROLES DE PASO (CP) Y CONTROLES DE PASO VIRTUALES (CPV)

31.1 UBICACIÓN

Para comprobar que los equipos respetan el itinerario del road-book, se podrán establecer controles de paso (CP) en los lugares mencionados y numerados en el road-book. Estos controles se identificarán con las señales que se muestran en el Apéndice II. Si la señal física y el punto de control no coinciden, solo se considerará correcto el punto de control.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

31.2 FUNCIONAMIENTO

31.2.1 El vehículo deberá detenerse completamente y los oficiales simplemente sellarán y/o firmarán la hoja de tiempos tan pronto como el equipo la entregue, sin mencionar la hora de paso.

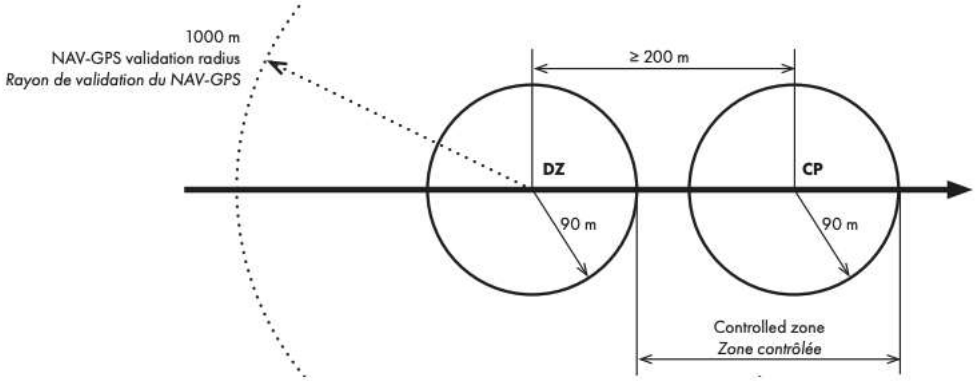
31.2.2 La hora de paso se anotará en segundos y podrá utilizarse en caso de interrupción del Tramo Selectivo. En caso de interrupción, podrá tenerse en cuenta la hora registrada por el NAV-GPS.

31.2.3 Si falta el sello del CP en la hoja de tiempos y falta la prueba electrónica del paso o el vehículo no se detuvo, el competidor será penalizado por un CP ausente.

31.2.4 En caso de un control de paso virtual (CPV), tras la validación del punto de control, el vehículo deberá detenerse completamente (detectado por el NAV-GPS) en la señal roja de control, antes de continuar sin ninguna anotación en la hoja de tiempos. No detenerse se penalizará según el artículo anterior.

31.3 ZONAS DE SEGURIDAD

31.3.1 Con el fin de garantizar la seguridad en la zona de CP, se instalará una zona de seguridad en cada CP. La velocidad en esta zona estará limitada a 30 km/h como máximo y controlada por el NAV-GPS. El control de velocidad se realizará de acuerdo con el esquema que se muestra a continuación:



31.3.2 La entrada a una zona de control de CP solo se indica mediante la información que aparece en la(s) pantalla(s) del NAV-GPS. Las señales de control a la entrada de la zona de control de CP no indican el inicio de la Zona de Seguridad. La entrada a la zona de control de CP debe ser visible para el equipo desde un mínimo de 100 m.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

31.3.3 El exceso de velocidad en las zonas de seguridad se penalizará de acuerdo con las penalizaciones por exceso de velocidad en las zonas de control de velocidad.

32. ZONAS DE CONTROL DE VELOCIDAD

32.1 UBICACIÓN

32.1.1 Los organizadores deberán establecer zonas de control de velocidad cuando un Tramo Selectivo atraviese una zona poblada y en otros lugares a su discreción.

32.1.2 El inicio de la zona de control de velocidad se indicará en el road-book con el símbolo "DZ" y con un punto de control "DZ".

32.1.3 Al entrar en el radio de validación, los equipos serán informados por su NAV-GPS de que se aproximan a una zona de control de velocidad. 90 metros después de este punto de control, termina la zona de tolerancia y pueden aplicarse penalizaciones.

32.1.4 El final de la zona de control de velocidad se indicará en el road-book con el símbolo "FZ" y con un punto de control "FZ". Al entrar en el radio de validación de este punto de control, comienza la zona de tolerancia, dentro de la cual no se aplica ninguna penalización.

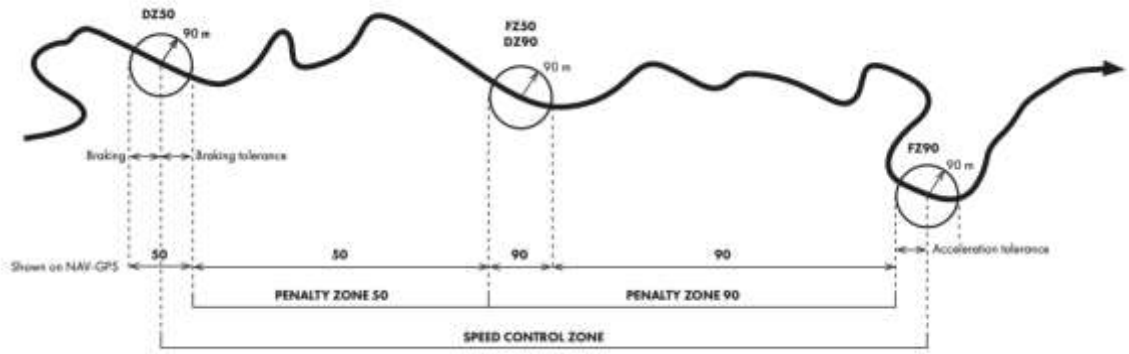
32.2 FUNCIONAMIENTO

32.2.1 Se registrará un impulso en el NAV-GPS inmediatamente después de que termine la zona de tolerancia y al menos cada 150 metros. La velocidad se mostrará en el NAV-GPS y se registrará en su memoria.

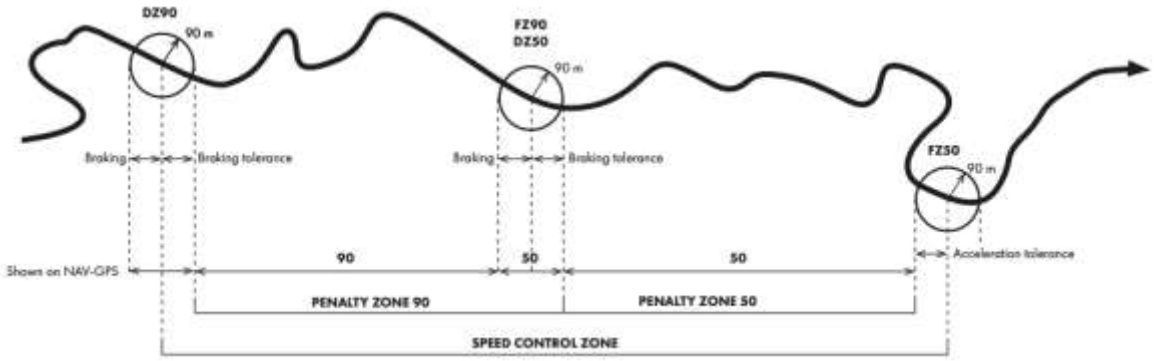
32.2.2 Dentro de una zona de control de velocidad, los organizadores podrán especificar un límite de velocidad de 30, 50 o 90 km/h. Si existe una discrepancia entre el road-book y el NAV-GPS, prevalecerá la información proporcionada por el NAV-GPS.

32.2.3 En caso de aceleración, se aplicará el límite de velocidad más alto.
Se aplicará el límite de velocidad más alto a partir de 90 metros antes del punto intermedio FZ/DZ, véase el diagrama a continuación:

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA



En caso de deceleración, el límite de velocidad inferior no se aplicará hasta 90 metros después del punto intermedio FZ/DZ, véase el diagrama a continuación:



32.2.4 En caso de infracción, el competidor será penalizado según el Apéndice I.

33. CONTROLES HORARIOS

33.1 GENERALIDADES

33.1.1 En estos controles, los oficiales marcarán en la hoja de tiempos la hora en que se entregó la tarjeta. El cronometraje se registrará por minutos completos.

33.2 PROCEDIMIENTO DE REGISTRO

33.2.1 El procedimiento de registro comienza en el momento en que el vehículo pasa el panel de entrada a la zona de control horario.

33.2.2 Entre el panel de entrada a la zona y el control, al equipo le está prohibido detenerse por cualquier motivo o circular a una velocidad anormalmente lenta.

33.2.3 El cronometraje real y la anotación de la hora en la hoja de tiempos podrán realizarse si los miembros del equipo y el vehículo se encuentran en la zona de control y en las inmediaciones de la mesa de control.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

33.2.4 La hora de registro corresponderá al momento exacto en que uno de los miembros del equipo entrega la hoja de tiempos al oficial correspondiente.

33.2.5 A continuación, ya sea manualmente o mediante un dispositivo de impresión, el comisario correspondiente marcará en la tarjeta la hora exacta en que se entregó la tarjeta, y nada más.

33.2.6 La hora de registro objetivo es la hora obtenida sumando el tiempo asignado al tiempo de finalización del Tramo Selectivo anterior o al tiempo del TC anterior, estos tiempos expresados en minutos completos.

33.2.7 La hora de registro objetivo es responsabilidad exclusiva de los equipos, que podrán consultar el reloj oficial de la mesa de control. Los oficiales no podrán facilitarles ninguna información sobre esta hora de registro objetivo.

33.2.8 El equipo no incurrirá en ninguna penalización por registrarse antes de tiempo si el vehículo entra en la zona de control durante el minuto de registro objetivo o el minuto anterior.

33.2.9 El equipo no incurrirá en ninguna penalización por retraso si el acto de entregar la tarjeta al oficial correspondiente tiene lugar durante el minuto de registro objetivo.

33.2.10 Cualquier diferencia entre la hora de registro real y la hora de registro objetivo se penalizará según el Apéndice I.

33.2.11 En el control horario de asistencia antes de un reagrupamiento nocturno, y en el parque cerrado nocturno, los equipos están autorizados a registrarse antes de tiempo sin incurrir en penalización. El organizador podrá especificar en el Reglamento Suplementario controles horarios adicionales con registro anticipado permitido.

33.2.12 En el control horario después de una Asistencia y antes de un parque cerrado, el vehículo podrá ser conducido por un representante autorizado del competidor, respetando todas las formalidades de presentación de la hoja de tiempos y las penalizaciones correspondientes.

33.2.13 Si se comprueba que un equipo no ha respetado las normas del procedimiento de registro, el oficial responsable del control deberá elaborar un informe escrito que se enviará inmediatamente al Director de Carrera.

33.2.14 Un equipo que haya sido penalizado por llegada anticipada será neutralizado durante el tiempo necesario para que salga a la hora prevista inicialmente.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

33.3 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UN TRAMO SELECTIVO

Cuando un control horario va seguido de un control de salida para un Tramo Selectivo, se aplicará el siguiente procedimiento:

33.3.1 En el control horario al final de un tramo de enlace, el oficial correspondiente anotará en la hoja de tiempos tanto la hora de registro del equipo como su hora de salida provisional de etapa. Deberá haber un intervalo de 5 minutos para que el equipo se prepare para la salida de etapa y llegue a la línea de salida.

33.3.2 Si dos o más equipos se registran en el mismo minuto, sus horas de salida provisionales para ese Tramo Selectivo serán según el orden de sus tiempos de llegada relativos al control horario anterior. Si los tiempos de llegada al control horario anterior son iguales, se tendrán en cuenta los tiempos del control horario anterior a ese, y así sucesivamente.

33.3.3 Tras registrarse en el control horario, el vehículo participante deberá dirigirse al control de salida del Tramo Selectivo, desde donde el equipo saldrá según el procedimiento establecido en este reglamento.

33.3.4 Si existe una diferencia entre las horas de salida provisional y real, prevalecerá la hora anotada por el oficial al inicio del Tramo Selectivo.

34. CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

34.1 PROCEDIMIENTO EN UN REAGRUPAMIENTO

This translation prioritizes clarity and natural-sounding Spanish. Always refer to the official FIA regulations for precise wording and technical details. Legal review is highly recommended for any finalized regulations.

34.1 PROCEDIMIENTO EN UN REAGRUPAMIENTO

34.1.1 A su llegada a los controles de reagrupamiento, los equipos recibirán instrucciones sobre su hora de salida. A continuación, deberán conducir su vehículo según las indicaciones de los comisarios.

34.1.2 Tras un reagrupamiento durante una etapa, los vehículos volverán a salir en orden de llegada al reagrupamiento.

34.1.3 Los intervalos de salida después del reagrupamiento respetarán los mismos criterios que los especificados para el inicio de la etapa.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

34.1.4 Salvo que se especifique lo contrario en el Reglamento Suplementario, un reagrupamiento se realizará en condiciones de Parque Cerrado si la duración prevista es igual o inferior a 2 horas.

35. RETRASO MÁXIMO PERMITIDO EN LOS CONTROLES Y TIEMPO ASIGNADO EN UN TRAMO SELECTIVO

35.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO EN UN CONTROL HORARIO (TIEMPO MÁXIMO)

Cualquier retraso superior a 30 minutos del tiempo asignado o un retraso acumulado superior a 30 minutos al final de cada tramo o de una etapa, dará lugar a que el competidor en cuestión se considere retirado en dicho control, y el competidor recibirá una penalización de Control Horario (CH) por cada CH omitido y, si procede, una Penalización de Tramo Selectivo por cada Tramo Selectivo no iniciado o no completado.

Al calcular dicho tiempo de retraso, se aplicará el tiempo real y no el tiempo de penalización (véase el Apéndice I). El equipo podrá, no obstante, reanudar el rally según las disposiciones especificadas en este reglamento.

35.2 TIEMPO MÁXIMO EN UN CONTROL DE PASO Y FINAL DE UN TRAMO SELECTIVO

35.2.1 En un control de paso, cualquier retraso superior al tiempo máximo dará lugar a que el competidor en cuestión se considere retirado, y el competidor recibirá una penalización según el Apéndice I. El equipo podrá, no obstante, reanudar el rally según las disposiciones especificadas en este reglamento.

35.2.2 El organizador podrá calcular el tiempo máximo para cada CP que se encuentre después de un mínimo del 50% de la longitud total del Tramo Selectivo. El cálculo se basará en la distancia recorrida, la velocidad media calculada y un tiempo fijo de una hora. Para el control de llegada del Tramo Selectivo, el cálculo se basará en la distancia recorrida, la velocidad media calculada y un tiempo fijo de una hora. Los tiempos máximos deberán mencionarse en el itinerario para cada CP y Llegada.

35.3 NOTIFICACIÓN DEL SOBREPASO DEL RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

La notificación del sobrepaso del retraso máximo permitido/tiempo máximo según este artículo podrá anunciarse en cada control en cuestión. El comisario de control, tras recibir las instrucciones del Director de Carrera, informará al equipo de que ha superado el retraso máximo permitido/tiempo máximo en el control. El equipo que haya recibido esta notificación deberá regresar al vivac/parque de asistencia sin utilizar la ruta del Tramo Selectivo. El equipo recibirá la penalización según el Apéndice I.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

36. GENERALIDADES

36.1 CRONOMETRAJE

Para los Tramos Selectivos, el cronometraje será:

- En segundos para los Rally-Raid y los Rally-Raid Maratón.
- En décimas de segundo para las Bajas.

Cualquier penalización deportiva aplicada durante el Tramo Selectivo se añadirá al tiempo del Tramo Selectivo.

36.2 TRAMO SELECTIVO DE POTENCIA

Consulte el reglamento del Campeonato correspondiente (si procede).

37. INICIO DEL TRAMO SELECTIVO

37.1 LÍNEA DE SALIDA

Un Tramo Selectivo comienza con una salida detenida, con el vehículo situado en la línea de salida y el motor en marcha. La línea de salida es una línea ideal, entre un par de señales de control colocadas en lados opuestos de la ruta.

37.2 PROCEDIMIENTO DE SALIDA ELECTRÓNICA

37.2.1 El procedimiento de salida electrónica deberá ser claramente visible para el equipo desde la línea de salida y podrá mostrarse como un reloj de cuenta atrás y/o un sistema de luces secuenciales. En cualquiera de los casos, el sistema deberá describirse en el Reglamento Suplementario.

37.2.2 El procedimiento de salida electrónica podrá estar acoplado a un dispositivo para detectar y registrar si un vehículo abandona la línea de salida antes de la señal correcta (salida falsa). Este dispositivo deberá estar a 50 cm de la línea de salida.

37.2.3 Un reloj de cuenta atrás electrónico y/o un sistema de luces secuenciales es obligatorio para todos los eventos de los Campeonatos.

37.3 PROCEDIMIENTO DE SALIDA MANUAL

37.3.1 En caso de tener que utilizar un procedimiento de salida manual después de devolver la hoja de tiempos al equipo, el comisario de salida contará en voz alta: 30” – 15” – 10” y los últimos cinco segundos uno a uno. Cuando hayan transcurrido los últimos 5 segundos, se dará la señal de salida.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

37.3.2 Solo se permite una salida manual en caso de fallo del dispositivo electrónico.

37.4 SALIDA RETRASADA POR CULPA DEL EQUIPO

En caso de retraso en la salida por culpa del equipo, el comisario anotará un nuevo tiempo en la hoja de tiempos. Se aplicarán penalizaciones según el Apéndice I.

37.5 SALIDA FALSA

Una salida falsa, especialmente si se realiza antes de que se haya dado la señal, se penalizará según el Apéndice I. Para el cálculo del tiempo, deberá utilizarse el tiempo de salida real.

38. PUNTOS DE CONTROL

38.1 GENERALIDADES

38.1.1 Todos los puntos de control están contenidos en la memoria del NAV-GPS proporcionado por el organizador.

38.1.2 El equipo deberá pasar por todos los puntos de control en orden cronológico (ascendente) y no podrá retroceder para recuperar un punto de control omitido previamente.

38.1.3 La penalización por la no validación de un punto de control se estipula en el Apéndice I.

38.1.4 El número total de puntos de control que se pueden omitir durante una etapa es del 30% del número total de puntos de control de los Tramos Selectivos en cuestión.

El número total de puntos de control consecutivos que se pueden omitir durante una etapa es del 10% del número total de puntos de control de los Tramos Selectivos en cuestión.

Si un equipo supera cualquiera de los límites mencionados, se considerará que ha abandonado la etapa en el primer punto en que se supere cualquiera de los límites y recibirá una penalización según el Apéndice I.

38.1.5 Si un equipo desea retirarse, podrá introducir un código de emergencia, que desbloqueará completamente el NAV-GPS y mostrará todos los puntos de control. El equipo podrá ponerse en contacto con el Control del Rally, que podrá

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

proporcionar un código de desbloqueo para esa etapa. En ese caso, el competidor recibirá una penalización según el Apéndice I.

38.1.6 Dependiendo del tipo de punto de control, el NAV-GPS dirige a los equipos hacia un punto de control solo una vez que hayan validado el punto de control anterior o si se han acercado a su radio de apertura. Para validar un punto de control, el equipo debe pasar dentro de su radio de validación. Los radios exactos de apertura y validación se indican en la siguiente tabla. Las penalizaciones correspondientes se establecen en el Apéndice I:

	Waypoint	Rayon d'ouverture *Opening Radius*	Rayon de validation en mètres *Validation Radius in metres*
Navigation WP	WPE	Prev (1000 m)	90
	WPN	800 m	200
	WPM	800 m	90
	WPS	1000 m	30
	WPC	None	300
	WPP	100 m	20
Start/Finish/Zone WP WP Zone Départ/Arrivée	CP	Prev (1000 m)	90
	WPV	Open	200
	DSS	Prev (1000 m)	200
	ASS	800 m	90
	DZ	1000 m (Prev)	90
	FZ	Prev (1000 m)	90
	DN/DT	1000 m (Prev)	90
	FN/FT	Prev (1000 m)	90

Prev (1000 m) = waypoint précédent ou dans un rayon de 1000 m si le waypoint précédent a été manqué.
= previous waypoint or within a radius of 1000 m if the previous waypoint was missed.

1000 m (Prev) = dans un rayon de 1000 m ou waypoint précédent selon la distance la plus courte.
= within a radius of 1000 m or previous waypoint, whichever distance is shorter.

38.2 PUNTO DE CONTROL DE ECLIPS (WPE)

Un punto de control que se vuelve completamente visible en el NAV-GPS una vez que se ha validado el anterior en orden cronológico, sea cual sea la distancia entre el anterior y el WPE.

38.3 PUNTO DE CONTROL DE NAVEGACIÓN (WPN)

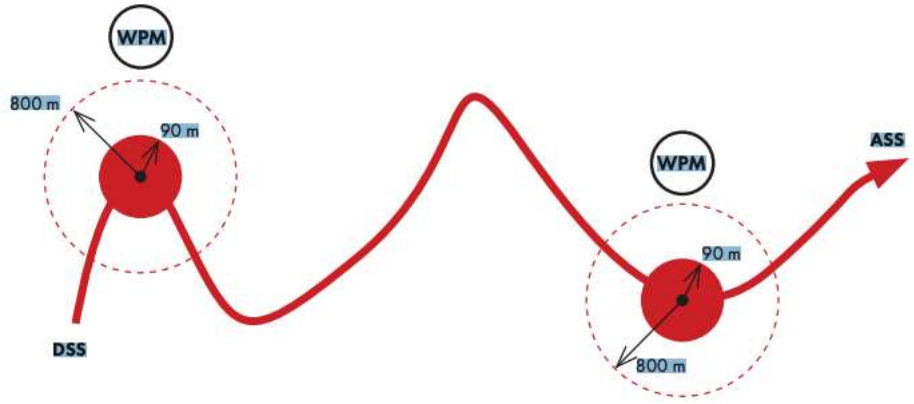
El organizador podrá utilizar este punto de control para evitar que los equipos eludan rutas difíciles (por ejemplo, dunas) o dificultades de navegación. El NAV-GPS dirige a los equipos hacia este punto solo una vez que se hayan acercado a su radio de apertura. La penalización por tiempo por omitir un WPN es cuatro veces mayor que para los demás puntos de control de navegación.

38.4 PUNTO DE CONTROL ENMASCARADO (WPM)

Se trata de un punto de control estándar que se utilizará para comprobar que los equipos siguen correctamente las instrucciones de navegación. El NAV-GPS solo

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

dirige al competidor hacia este punto una vez que ha entrado en su radio de apertura.



38.5 PUNTO DE CONTROL DE SEGURIDAD (WPS)

Punto de control utilizado para garantizar la seguridad de los competidores.

38.6 PUNTO DE CONTROL DE COMPROBACIÓN (WPC)

Un WPC es un punto de control que permite verificar el cumplimiento del road-book, sin que el NAV-GPS proporcione información de navegación.

38.7 PUNTO DE CONTROL PRECISO (WPP)

Un WPP es un punto de control que permite verificar con precisión el cumplimiento del road-book en las pistas. Un WPP no puede utilizarse fuera de pista. Cuando así se especifique en el Reglamento Particular para los Tramos Selectivos con seguridad de Tipo "Pista", cada casilla del road-book se considerará un WPP si no está ya definida con otro tipo de punto de control.

38.8 PUNTO DE CONTROL VISIBLE (WPV)

Al desplazarse hacia un punto de control visible, toda la información se muestra en la pantalla del NAV-GPS en todo momento cuando se selecciona el WPV. Los WPV se utilizan generalmente para el inicio de una etapa si van seguidos de un tramo de enlace o del ASS al parque de asistencia/vivac (control horario de llegada de una etapa).

38.9 PUNTOS DE CONTROL PARA LA SALIDA Y LLEGADA DE UN TRAMO SELECTIVO

DSS (salida de tramo selectivo): Este punto de control solo se utiliza para definir la salida de un Tramo Selectivo.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

ASS (llegada de tramo selectivo): Este punto de control solo se utiliza para definir la llegada de un Tramo Selectivo.

38.10 PUNTOS DE CONTROL PARA LAS ZONAS DE CONTROL DE VELOCIDAD/ZONAS DE SEGURIDAD

DZ (inicio de zona de control de velocidad/seguridad): Un punto de control que se utiliza para garantizar la seguridad de los competidores y/o del público. Define el inicio de una zona de control de velocidad o de seguridad.

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

38.11 PUNTOS DE CONTROL PARA LAS ZONAS DE NEUTRALIZACIÓN

DN (inicio de zona de neutralización): Este punto de control se utiliza para definir el inicio de una Zona de Neutralización dentro de un Tramo Selectivo. También puede definir el inicio de una zona de control de velocidad equivalente a una DZ (véase también el Art. 37).

FN (fin de zona de neutralización): Este punto de control se utiliza para definir el fin de una zona de neutralización dentro de un Tramo Selectivo. También puede definir el fin de una zona de control de velocidad equivalente a una FZ.

38.12 PUNTOS DE CONTROL PARA LAS ZONAS DE TRASLADO

DT (inicio de zona de traslado): Este punto de control se utiliza para definir el inicio de una zona de traslado dentro de un Tramo Selectivo. También puede definir el inicio de una zona de control de velocidad equivalente a una DZ (véase también el Art. 37).

FT (fin de zona de traslado): Este punto de control se utiliza para definir el final de la zona de traslado y la reanudación del Tramo Selectivo. También puede definir el final de una zona de control de velocidad equivalente a una FZ.

39. LLEGADA DE UN TRAMO SELECTIVO

39.1 LÍNEA DE LLEGADA

39.1.1 La hora de llegada de un Tramo Selectivo se registrará en la llegada lanzada. La zona entre la llegada lanzada y la línea de parada deberá estar libre de curvas, curvas cerradas o engañosas, o peligros como cualquier obstáculo peligroso.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

39.1.2 Está prohibido detenerse entre las señales amarillas de advertencia y las señales de STOP. Cualquier infracción dará lugar a una penalización según el Apéndice I.

39.1.3 El cronometraje se realizará en la línea de llegada, mediante un equipo acoplado a una impresora, y deberá duplicarse. Los cronometradores deberán situarse a la altura de la línea de llegada, señalizada por dos señales con una bandera a cuadros sobre fondo rojo.

39.2 PUNTO DE PARADA

39.2.1 El equipo deberá presentarse en el punto de parada indicado por las señales rojas "STOP" para que se anote su hora de llegada en la hoja de tiempos (hora, minuto, segundo). Si los cronometradores no pueden comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los comisarios, estos podrán anotar la hora real en la hoja de tiempos del equipo.

39.2.2 La hora de llegada anotada en la hoja de tiempos será también la hora de salida del siguiente tramo de enlace (hora y minuto). Si varios competidores llegan en el mismo minuto, el responsable del puesto deberá escalonar las horas de salida de estos competidores con intervalos de al menos 1 minuto en el orden de llegada.

39.2.3 Un competidor que no se detenga en el punto de parada para que se anoten sus tiempos incurrirá en una penalización según el Apéndice I.

39.2.4 Si un competidor no puede salir de la zona por sus propios medios, podrá ser empujado o remolcado para sacarlo de la zona con ayuda externa de oficiales y/o competidores de la FIA que aún estén en carrera únicamente, y no incurrirá en ninguna penalización.

40. TRAMO SELECTIVO EN VARIAS PARTES

40.1 GENERALIDADES

40.1.1 Un Tramo Selectivo por etapa podrá dividirse en varias partes, separadas por una o varias zonas de neutralización y/o traslado.

40.1.2 En caso de que un Tramo Selectivo prevea una zona de repostaje remota para vehículos Challenger y SSV, los vehículos Ultimate y Stock estarán en una zona de neutralización de 5 minutos como mínimo. Los vehículos Camiones estarán en una zona de neutralización durante un tiempo equivalente al repostaje de los vehículos Challenger/SSV. Los tiempos de neutralización se indicarán en la hoja de tiempos. Los artículos siguientes se aplicarán en consecuencia.

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

40.2 SALIDA DE LAS PARTES CONSECUTIVAS

40.2.1 La salida de la siguiente parte del Tramo Selectivo se dará a una hora de salida objetivo, obtenida sumando la hora de llegada de la parte anterior del Tramo Selectivo a un tiempo fijo para la zona de neutralización o de traslado, es decir: hora de llegada (en segundos) de la parte anterior del Tramo Selectivo + tiempo fijo = hora de salida objetivo de la siguiente parte del Tramo Selectivo.

40.2.2 Se indicará en la hoja de tiempos un tiempo máximo autorizado para un Tramo Selectivo. Si el Tramo Selectivo consta de varias partes, se indicarán tiempos máximos autorizados para cada parte. Si un competidor supera el tiempo máximo autorizado y se constata, el equipo no podrá tomar la salida de la siguiente parte y el Director de Carrera aplicará la penalización según el Apéndice I. El competidor podrá circular hasta el último control horario de la etapa y tomar la salida de la etapa siguiente.

40.2.3 No habrá control horario antes de la línea de salida de ninguna parte siguiente. Una vez llegado al final de la zona de neutralización (FN) o de traslado (FT), el vehículo participante deberá detenerse y esperar delante del panel con el símbolo de salida sobre fondo amarillo, punto a partir del cual el vehículo podrá entrar en el radio de validación del punto de control FN o FT 60 segundos antes de su hora de salida individual y ser conducido hasta la línea de salida (símbolo START). Queda prohibido bloquear deliberadamente vehículos o impedirles cruzar una o ambas líneas.

40.2.4 En la línea de salida (Art. 42.1) de cualquier parte siguiente del Tramo Selectivo, el equipo deberá detenerse y esperar hasta que se dé la señal de salida electrónicamente según el Art. 42.2 o mediante el sistema NAV-GPS. Podrán estar presentes oficiales encargados de los controles para supervisar el correcto procedimiento de salida.

40.2.5 En caso de retraso en la salida de cualquier parte siguiente del Tramo Selectivo, se considerará que el equipo ha tomado la salida a su hora de salida objetivo.

40.2.6 Si un equipo no se detiene en la línea de salida o abandona la línea de salida antes de que se dé la señal de salida, se considerará que ha realizado una salida falsa (Art. 42.5).

40.2.7 En cualquier caso, un equipo que no tome la salida de una parte del Tramo Selectivo no podrá tomar la salida de la parte siguiente de la etapa.

40.2.8 Al final del Tramo Selectivo, el resultado del Tramo Selectivo se calculará restando el tiempo de salida (DSS), el tiempo de neutralización (Art. 45.1.2) y el/los tiempo(s) fijo(s) de la(s) zona(s) de traslado (Art. 45.2.1) del tiempo de llegada (ASS).

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

41. INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO SELECTIVO

Cuando un Tramo Selectivo se interrumpe o se detiene por cualquier motivo, a cada equipo afectado se le asignará por el Director de Carrera un tiempo que se considere el más justo utilizando todos los medios a su disposición (por ejemplo, GPS, tiempos de los controles de paso, sistema de seguimiento, etc.). Sin embargo, ningún equipo que sea el único o corresponsable de la interrupción de una etapa podrá beneficiarse de esta medida.

42. SEGURIDAD DE LOS COMPETIDORES

42.1 EQUIPAMIENTO DE LOS EQUIPOS

Siempre que un vehículo esté en movimiento en cualquier tipo de Tramo Selectivo y hasta el control de parada, el equipo deberá llevar cascos homologados y toda la ropa y los equipos de seguridad necesarios de acuerdo con el capítulo III del Apéndice L - Equipamiento del piloto, según lo previsto por el fabricante del equipo, y sus cinturones de seguridad deberán estar correctamente abrochados (véase también el Apéndice IV del presente reglamento).

42.2 EQUIPAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS

42.2.1 El sistema de seguimiento de seguridad lo proporciona el organizador a costas del piloto. El sistema de seguimiento de seguridad debe ser fácilmente accesible para el piloto y el navegante cuando estén sentados con sus arneses de seguridad abrochados. Este sistema incluye un medio para que un competidor se comunique con el Control del Rally.

42.2.2 Este sistema de seguimiento debe estar en funcionamiento durante toda la prueba (día y noche) y debe estar conectado directamente a la batería del vehículo (con un fusible obligatorio), para que siga funcionando con el motor parado o con el cortacircuitos activado.

42.2.3 SEÑAL "SOS/OK"

Cada vehículo participante llevará una señal roja "SOS" y, en el reverso, una señal verde "OK" que mida al menos 42 cm x 29,7 cm (A3). La señal debe colocarse en el vehículo y ser fácilmente accesible para los miembros del equipo.

42.3 SISTEMA DE COMUNICACIÓN VEHÍCULO A VEHÍCULO

42.3.1 Con el fin de asegurar los adelantamientos entre competidores, se instalará un sistema de comunicación vehículo a vehículo en cada vehículo.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

42.3.2 Este sistema debe estar en funcionamiento durante toda la etapa y debe estar conectado directamente a la batería del vehículo, sin posibilidad de interrupción.

42.3.3 Cualquier vehículo alcanzado por otro deberá realizar la maniobra necesaria para permitir que se le adelante. Una vez que un competidor haya recibido 3 solicitudes de adelantamiento fuera de una zona de control de velocidad o de una zona de adelantamiento difícil, del mismo competidor, en un plazo inferior a 45 segundos, deberá hacer todo lo posible para facilitar el adelantamiento del competidor solicitante en los 60 segundos siguientes a la tercera solicitud.

Un competidor alcanzado que no haya dejado pasar al competidor solicitante en el plazo mencionado anteriormente estará sujeto a penalizaciones según el Apéndice I.

42.3.4 Las instrucciones para el uso de la unidad serán proporcionadas por el fabricante y deberán figurar en un apéndice del Reglamento Suplementario.

42.4 ACCIDENTE EN UN TRAMO SELECTIVO

42.4.1 En caso de accidente que requiera atención médica urgente, se aplicará lo siguiente:

- El interruptor SOS de la consola de emergencia (sistema de seguimiento de seguridad) debe activarse lo antes posible (si procede).
- Cuando sea posible, la señal roja "SOS" deberá mostrarse inmediatamente a los vehículos siguientes y a cualquier helicóptero que intente prestar asistencia.
- Lo antes posible, el triángulo rojo reflectante deberá colocarse en un lugar visible en el mismo lado de la carretera que el vehículo, a al menos 50 metros detrás de la posición del vehículo, para advertir a los pilotos siguientes.

42.4.2 Cualquier equipo al que se le muestre la señal roja "SOS", o que vea un vehículo que ha sufrido un accidente y no se muestra la señal "OK", deberá detenerse inmediata e incondicionalmente para prestar asistencia. El siguiente vehículo también deberá detenerse. A los equipos detenidos por este procedimiento se les asignará un tiempo según el Art. 46.

42.4.3 En caso de accidente que no requiera intervención médica inmediata, o de un vehículo que se detenga por cualquier otra razón en o junto a un Tramo Selectivo, ya sea temporal o permanentemente, se aplicará lo siguiente:

- El interruptor OK de la consola de emergencia debe activarse en un minuto (si procede).
- La señal verde "OK" deberá mostrarse inmediatamente a los vehículos siguientes y a cualquier rescate que intente prestar asistencia.
- Si el equipo abandona el vehículo, la señal "OK" deberá mostrarse de forma que sea claramente visible para todos los competidores siguientes.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH MEMBER OF FIA

- El triángulo rojo reflectante deberá colocarse por un miembro del equipo en un lugar visible en el mismo lado de la carretera que el vehículo, a al menos 50 metros detrás de la posición del vehículo, para advertir a los pilotos siguientes.

42.4.4 Si no es posible, por cualquier motivo, mostrar la señal OK/SOS en alguna de las situaciones anteriores, esta podrá sustituirse por una señalización gestual evidente y claramente comprensible fuera del vehículo:

- Un brazo y el pulgar hacia arriba para indicar "OK".
- Los brazos en cruz por encima de la cabeza para indicar "SOS".

42.4.5 Un competidor que se detenga para ayudar a otro competidor que necesite asistencia ya sea para salir del vehículo, médica o para des volcar su vehículo, podrá solicitar por escrito al Director de Carrera una bonificación de tiempo. Ambas tripulaciones tienen que presentarse al director de carrera para dar fé de la ayuda.

42.4.6 Los organizadores deberán asegurarse de que los competidores conocen el procedimiento en caso de accidente.

42.4.7 Cualquier equipo que abandone un rally deberá comunicar dicho abandono definitivo a los organizadores lo antes posible, salvo en caso de fuerza mayor.

42.5 ACCIDENTE EN UN TRAMO SELECTIVO CON LESIONES FÍSICAS

Si un equipo se ve involucrado en un accidente en el que una persona que no es miembro del equipo sufre lesiones físicas, el vehículo deberá detenerse inmediatamente y deberá seguirse el procedimiento establecido en el artículo 47.4.2.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

43. PENALIZACIONES

43.1 PENALIZACIÓN DE ETAPA

A cualquier equipo que, habiendo tomado la salida de una etapa de la prueba, no consiga completarla según lo establecido en el reglamento, se le impondrá una penalización según el Apéndice I.

43.2 CONTROLES OMITIDOS

Se aplicarán penalizaciones según el Apéndice I.

43.3.3 Los Comisarios Deportivos podrán decidir otorgar puntos de penalización por situaciones no incluidas en el Apéndice I.

44. ASISTENCIA – CONDICIONES GENERALES

44.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA

44.1.1 A partir del TC0/TCP0, la asistencia a un vehículo participante solo podrá efectuarse en las zonas de asistencia (Parques de Asistencia y Vivacs) y en los tramos de enlace según lo autorizado por este reglamento. Los vehículos de los pilotos que hayan abandonado y que tengan intención de volver a tomar la salida también podrán ser reparados fuera de las zonas de asistencia.

44.1.2 Los miembros del equipo, utilizando únicamente el equipo a bordo del vehículo y sin ninguna ayuda física externa, podrán realizar trabajos de asistencia en el vehículo en cualquier momento, excepto cuando esté específicamente prohibido.

44.1.3 Solo los equipos de vehículos que aún estén en competición en la etapa/TS en curso podrán ayudarse mutuamente en cualquier momento, excepto cuando esté específicamente prohibido. Para ser considerado en competición de una etapa, el equipo debe haber tomado la salida de la etapa de acuerdo con el Art. 31.2. Para ser considerado en competición de un Tramo Selectivo, el equipo debe haber:

- Tomado la salida del TS de acuerdo con el Art. 42;
- No ser considerado como retirado en ese TS.

44.1.4 La asistencia en los tramos de enlace y las Zonas de Traslado solo está permitida cuando la ruta de los participantes y la ruta de asistencia son comunes. Los road-books de los vehículos de competición y de asistencia deben indicar el inicio y el final de las zonas de asistencia autorizadas. El organizador podrá restringir esta asistencia en el Reglamento Suplementario o mediante boletín.

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

Introduce el texto aquí

FADECH FIA MEMBER OF FIA

44.1.5 Queda prohibida la asistencia aérea.

44.1.6 Para recuperar un vehículo dañado o que haya abandonado, los vehículos de asistencia podrán entrar en un Tramo Selectivo después del cierre de los controles horarios correspondientes si así lo permite el Director de Carrera. Estos vehículos solo deberán circular en el sentido del Tramo Selectivo, salvo autorización expresa del Director de Carrera.

44v.1.7 No está autorizada la asistencia en un lugar cerrado y/o privado. Si se realiza una intervención dentro de una tienda cerrada, se deberá informar al Director de Carrera y cualquier oficial de la prueba deberá poder entrar en la tienda en cualquier momento.

44.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES EN MATERIA DE ASISTENCIA

44.2.1 La presencia del personal del equipo o de cualquier medio de transporte perteneciente al equipo (incluidos los helicópteros) está prohibida en un radio de 1 kilómetro de su vehículo participante, excepto:

- En los parques de asistencia y en las zonas de asistencia remotas.
- En las gasolineras comerciales y en las zonas de repostaje, distintas de las definidas para los vehículos Challenger y SSV en el Art. 55.
- Al final de los Tramos Selectivos (desde la señal de la línea de llegada hasta la señal de Stop al final del Tramo Selectivo).
- Cuando se exige a los vehículos participantes que siguen el itinerario especificado en el road-book que utilicen la(s) misma(s) carretera(s) al mismo tiempo que el personal del equipo.
- En los Tramos Selectivos mientras los vehículos participantes estén en movimiento.

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

44.2.3 La entrega de comida, bebida y ropa al o por el equipo está permitida mientras los miembros del equipo estén:

- En los parques de asistencia (vivacs).
- En zonas de asistencia remotas.
- En zonas de montaje de neumáticos.
- En reagrupamientos.
- En paradas de descanso.
- Mientras los vehículos se encuentran en la Zona de Medios.
- En los tramos de enlace, en una carretera común con los equipos.

Cuando un reagrupamiento se encuentre cerca del parque de asistencia, los miembros del equipo podrán acceder a sus áreas de asistencia tras haber cumplido con sus obligaciones con los medios de comunicación.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

44.2.4 Durante una Asistencia Cronometrada, solo 3 miembros del personal del equipo podrán trabajar en un vehículo participante. Deberán estar identificados con brazaletes distintivos que deberán especificarse en el Reglamento Suplementario y ser proporcionados por el organizador. El equipo podrá trabajar libremente durante este periodo.

45. ZONAS DE ASISTENCIA (PARQUES DE ASISTENCIA Y VIVACS)

45.1 IDENTIFICACIÓN DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

Los parques de asistencia se indican en el itinerario de la prueba con un control horario de entrada y salida (la distancia de 25 m mencionada en el Apéndice II se reduce a 5 m).

45.2 CONDICIONES GENERALES

45.2.1 La ubicación de las áreas de asistencia y las distancias entre ellas para los competidores y los vehículos de asistencia deben detallarse en la Guía del Rally o en el Reglamento Suplementario.

45.2.2 Debe utilizarse una lona de suelo (mínimo 1 metro más larga y ancha que el vehículo en orden de marcha).

45.2.3 Los organizadores podrán configurar una asistencia flexible para limitar el tiempo de asistencia disponible y luego colocar los vehículos en un parque cerrado.

45.2.4 Dentro del área de asistencia, está permitido que los oficiales/comisarios y/o el personal del equipo remolquen, transporten o empujen un vehículo.

45.3 VELOCIDAD DENTRO DE LOS VIVACS

La velocidad máxima en los vivacs será de 30 km/h o menos cuando así se especifique en el Reglamento Suplementario. El incumplimiento de este límite dará lugar a una penalización según el Apéndice I.

45.4 CAMBIO DE RUEDAS Y PIEZAS

45.4.1 Cualquier rueda montada en un vehículo o instalada dentro de un vehículo durante la asistencia debe llegar a la siguiente área de asistencia o a la siguiente zona de asistencia remota. En ningún caso se podrán dejar neumáticos/ruedas o piezas dentro o fuera de estas zonas, so pena de sanción según el Apéndice I.

45.4.2 Los competidores con vehículos que aún figuren en la clasificación de la etapa en curso podrán intercambiar piezas entre ellos durante el Tramo Selectivo.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

No está permitido el intercambio de piezas que hayan sido marcadas por los comisarios técnicos para la etapa en curso.

46. DRENAJE Y/O REPOSTAJE EN EL PARQUE DE ASISTENCIA / VIVAC

Cuando sea necesario en el marco de la asistencia (cambio del depósito de combustible, cambio de la bomba de combustible, cambio del filtro de combustible, cambio de cualquier otro elemento del circuito de combustible), el drenaje y/o el repostaje están permitidos en un área de asistencia siempre que:

- El trabajo se realice después de que el Delegado Técnico de la FADECH haya sido informado.
- El competidor proporcione un extintor con un operador en espera.
- No se realice ningún otro trabajo en el vehículo mientras el circuito de combustible esté abierto y/o durante la operación de drenaje y/o repostaje.
- Se establezca un perímetro de seguridad de al menos 3 m alrededor del vehículo.
- Solo se añada el combustible necesario para llegar a la siguiente zona de repostaje.

47. ASISTENCIA FLEXIBLE

47.1 GENERALIDADES

La asistencia flexible, con una duración indicada en el Reglamento Particular, debe permitir la retirada de los vehículos participantes de un parque cerrado para llevarlos a una zona de asistencia contigua, con controles horarios de entrada y salida comunes. Cualquier variante debe publicarse en el Reglamento Particular. Se deben incluir controles técnicos de 10 minutos en el parque cerrado antes de la asistencia flexible organizada antes de un reagrupamiento nocturno.

En el marco de la asistencia flexible, la duración de la intervención a partir de la hora de llegada del primer vehículo al parque cerrado queda a criterio de los organizadores, pero debe indicarse en el itinerario de la prueba.

47.2 DESARROLLO DE LA ASISTENCIA FLEXIBLE

47.2.1 Para realizar las operaciones de asistencia flexible, los equipos entrarán primero en el parque cerrado.

47.2.2 Los equipos podrán entonces entrar en la zona de asistencia o dejar el vehículo en el parque cerrado. Si un vehículo no puede volver a arrancar y llegar por sus propios medios del parque cerrado a la zona de asistencia antes de la asistencia flexible, los comisarios y/o el personal de asistencia estarán autorizados a empujarlo o remolcarlo hasta su área de asistencia.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

47.2.3 El vehículo participante solo podrá ser conducido por un representante autorizado del competidor desde el parque cerrado hasta la zona de asistencia y viceversa una sola vez, respetando todas las formalidades de presentación de la hoja de tiempos y las penalizaciones correspondientes.

47.2.4 El vehículo participante podrá devolverse al parque cerrado antes de que expire el plazo previsto en el Reglamento Particular sin penalización.

48. COMUNICACIÓN CON UN EQUIPO PARTICIPANTE

La visualización de información y la transmisión de datos o información a un equipo participante por radio, teléfono o cualquier otro medio está estrictamente prohibida durante los Tramos Selectivos.

49. PROCEDIMIENTOS DE REPOSTAJE

49.1 UBICACIÓN

49.1.1 Salvo lo indicado para el cambio de un depósito de combustible, los equipos solo podrán repostar en las zonas de repostaje (ZR) designadas o en las gasolineras indicadas en el road-book.

En este último caso, el organizador deberá publicar una lista de las gasolineras indicando la distancia, el tipo y el índice de octano del combustible disponible en dichas gasolineras. La lista deberá publicarse a más tardar 12 horas antes del inicio de la etapa.

Las zonas de repostaje podrán situarse:

- Fuera de las zonas de asistencia.
- En zonas de asistencia remotas.
- En gasolineras comerciales.
- En una zona de repostaje para vehículos Challenger y SSV, según lo definido en el Art. 55.

Fuera de estas zonas oficiales, el repostaje solo está permitido utilizando el mismo tipo de combustible que el procedente de otro competidor FIA que aún esté en carrera.

49.1.2 Cualquier zona de repostaje deberá figurar en el itinerario de la prueba y en el road-book. La entrada/salida de las zonas de repostaje estará señalizada con un símbolo azul que represente un bidón de gasolina o una bomba, excepto para las gasolineras comerciales.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

49.1.3 Si existe una zona de repostaje oficial obligatoria para todos los competidores, el tiempo mínimo asignado será de 20 minutos. Deberá efectuarse un control horario a la entrada y a la salida de dichas zonas de repostaje.

49.1.4 El organizador deberá prever la presencia de un vehículo de bomberos y/o medidas de seguridad adecuadas en cualquier zona de repostaje (no aplicable a las gasolineras comerciales).

49.1.5 Si no existen gasolineras en el recorrido de la prueba, el organizador podrá prever la distribución de un suministro de combustible, de conformidad con el Apéndice J, a los equipos mediante un sistema centralizado. Estos puntos de repostaje deberán respetar las mismas condiciones de seguridad que las zonas de repostaje.

49.1.6 El proveedor de combustible, el organizador o el equipo responsable del repostaje deberán proteger el suelo con una alfombra ecológica compuesta por una parte superior absorbente y una parte inferior impermeable (no aplicable a las gasolineras comerciales).

49.2 PROCEDIMIENTO EN LAS ZR

49.2.1 Dentro de una ZR, solo se permiten las acciones directamente relacionadas con el repostaje del vehículo participante.

49.2.2 En todas las ZR, se aplicará un límite de velocidad de 30 km/h, excepto en una ZR de un Tramo Selectivo. El incumplimiento de este límite dará lugar a una penalización según el Apéndice I.

49.2.3 Con el único fin de ayudar en el procedimiento de repostaje de su vehículo, tres miembros del equipo de cada vehículo podrán acceder a la ZR, uno de ellos con un extintor.

49.2.4 Para acceder a la ZR, todo el personal que participe en las operaciones de repostaje deberá llevar ropa que proporcione una protección adecuada contra incendios e incluya al menos: pantalón largo, camiseta de manga larga, calzado cerrado, guantes y pasamontañas.

49.2.5 Los motores deberán estar apagados durante toda la operación de repostaje y el equipo deberá permanecer fuera del vehículo durante el repostaje.

49.2.6 Queda prohibido el uso de teléfonos móviles y comunicaciones por radio dentro de una ZR.

49.2.7 Si se utiliza material de repostaje eléctrico, deberá ser antichispas y el vehículo deberá estar conectado a tierra.

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

FADECH FIA MEMBER OF FIA

49.2.8 Cualquier condición o restricción adicional deberá especificarse en el Reglamento Suplementario.

49.2.9 La responsabilidad del repostaje (conformidad y cantidad) recae únicamente en el competidor.

49.2.10 Un vehículo podrá ser empujado fuera de una zona de repostaje por el equipo, los oficiales y/o los tres miembros del equipo sin que se incurra en ninguna penalización. Se podrá utilizar una batería auxiliar inmediatamente después de salir de la zona.

49.3 PROCEDIMIENTO EN LAS GASOLINERAS COMERCIALES

49.3.1 Los pilotos podrán utilizar combustible comercial disponible en las gasolineras o en los puntos de distribución del organizador, señalizados en el road-book. Este combustible deberá verterse directamente en el depósito del vehículo.

49.3.2 El equipo deberá utilizar únicamente el equipo a bordo y las bombas sin ninguna otra ayuda física que el personal autorizado de la gasolinera (si procede).

49.3.3 Los vehículos equipados únicamente con los acoplamientos de repostaje rápidos especificados por la FIA y que utilicen combustible de gasolineras comerciales deberán transportar el adaptador a bordo y presentarlo en las verificaciones técnicas previas a la prueba.

50. COMBUSTIBLE

50.1 TIPO DE COMBUSTIBLE

50.1.1 Cada competidor está libe de ocupar el combustible que su vehículo necesite.

50.1.2 La Organización no podrá ser considerada responsable de la calidad y la cantidad de combustible distribuido por el organizador.

51. REGLAS DEL PARQUE CERRADO

51.1 APLICACIÓN

Los vehículos estarán sujetos a las normas del parque cerrado:

- Desde el momento en que entren en el parque cerrado antes de la salida (si procede).
- Desde el momento en que entren en un reagrupamiento (si se define como parque cerrado).

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

- Desde el momento en que entren y/o se registren en una zona de control hasta que la abandonen.
- Desde el momento en que entren en una zona de neutralización.
- Desde el momento en que lleguen al final de la etapa de competición de la prueba hasta que los Comisarios autoricen la apertura del parque cerrado.

51.2 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO

51.2.1 Una vez que hayan aparcado su vehículo en el parque cerrado, los pilotos deberán detener el motor y el equipo deberá abandonar inmediatamente el parque cerrado (si está vallado). No se permitirá la entrada en el parque cerrado a nadie, excepto a los oficiales de la prueba que deban desempeñar una función específica.

51.2.2 Los equipos podrán entrar en el parque cerrado de salida 15 minutos antes de su hora de salida.

51.3 EMPUJAR UN VEHÍCULO EN EL PARQUE CERRADO

Un vehículo que no arranque podrá ser empujado por el equipo, los oficiales y otros equipos que aún estén en la prueba hasta el final de la zona de control. En tal caso, se aplicará una penalización según el Apéndice I.

51.4 BATERÍA EXTERNA

Los motores podrán arrancarse mediante una batería externa, que podrá ser traída y retirada por un miembro del equipo bajo la supervisión de un oficial de la prueba. Estas baterías no podrán transportarse en el vehículo participante (excepto en la carrocería portante de los vehículos Camión que aún estén en competición).

51.5 CUBIERTAS DE VEHÍCULO

Antes de salir del parque cerrado, los equipos podrán cubrir sus vehículos. Antes de salir del parque cerrado con el vehículo, los equipos deberán colocar las cubiertas de sus vehículos y la batería externa fuera del parque cerrado.

51.6 REPARACIONES EN PARQUE CERRADO

51.6.1 Si los comisarios técnicos consideran que el estado de un vehículo se ha deteriorado hasta el punto de afectar a la seguridad, con el permiso del Delegado Técnico de la FADECH/Comisario Técnico Jefe y en presencia de un comisario técnico, un máximo de tres miembros del equipo podrán realizar reparaciones (por ejemplo, cambiar el parabrisas) o cambiar elementos de seguridad homologados por la FIA de acuerdo con el Apéndice J que figuren en una lista técnica de la FIA

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025

FADECH MEMBER OF FIA

y estén montados en el vehículo (por ejemplo, cinturón de seguridad, extintor, etc.).

51.6.2 Si el tiempo empleado en realizar las reparaciones mencionadas anteriormente provoca un retraso que supera la hora de salida prevista inicialmente, al equipo se le asignará una nueva hora de salida tras la finalización de la reparación y se le impondrá una penalización según el Apéndice I.

51.7 PARQUE CERRADO FINAL

Los NAV-GPS, el registrador de datos GPS de la FIA, los dispositivos del sistema de seguimiento, los biberones/tubos para bebidas y las cámaras a bordo podrán retirarse a la entrada del parque cerrado final, bajo el control de los comisarios. Un mecánico por coche y el personal de los proveedores de equipos están autorizados para estas únicas tareas en una zona de amortiguación situada después del control horario.

52. RESULTADOS Y CLASIFICACIONES

52.1 ESTABLECIMIENTO DE LOS RESULTADOS Y LAS CLASIFICACIONES

Los resultados se establecen sumando todos los tiempos de los Tramos Selectivos, todas las penalizaciones de tiempo incurridas en los tramos de enlace y cualquier otra penalización expresada en tiempo.

52.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

52.2.1 Durante el rally, los resultados/clasificaciones que se publicarán serán los siguientes:

- Clasificaciones no oficiales distribuidas por el organizador durante la prueba.
- Clasificaciones provisionales de etapas (general y por grupos), publicadas por el Director de Carrera tan pronto como sea posible al final de cada etapa.
- Clasificaciones finales de etapas aprobadas y firmadas por los Comisarios.
- Clasificaciones provisionales (general y por grupos) publicadas por el Director de Carrera a la hora prevista en el programa.
- Clasificación final: aprobada y firmada por los Comisarios.

52.2.2 En caso de retraso en una Lista de Salida y/o en la Clasificación Provisional, deberá notificarse una nueva hora mediante una comunicación del Director de Carrera en el tablón de anuncios oficial.

52.2.3 Habrá clasificaciones separadas para cada grupo de vehículos.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH MEMBER OF FIA

52.3 EMPATE EN UNA ETAPA O EN UNA PRUEBA

52.3.1 En caso de empate en una etapa, se proclamará ganador aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer Tramo Selectivo de dicha etapa. Si esto no fuera suficiente para desempatar a los competidores empatados, se tendrán en cuenta los tiempos del segundo, tercer, cuarto, etc., Tramo Selectivo.

52.3.2 En caso de empate en un rally, se proclamará ganador aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer Tramo Selectivo que no sea un Prólogo. Si esto no fuera suficiente para desempatar a los competidores empatados, se tendrán en cuenta los tiempos del segundo, tercer, cuarto, etc., Tramo Selectivo. Este principio podrá aplicarse en cualquier momento durante el rally.

52.4 COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL

El organizador deberá garantizar que cualquier cobertura de transmisión sea justa e imparcial y que no tergiverse los resultados del rally.

52.5 PROMOCIÓN DE LOS RESULTADOS

Queda prohibido publicar cualquier tipo de publicidad que promueva el resultado de una etapa individual de un rally. Los competidores podrán, sin embargo, referirse en comunicados de prensa a "ganar" una etapa, siempre que no se dé a entender que dicho resultado se refiere a toda la prueba.

53. MULTAS

De acuerdo con el Código Deportivo Internacional de la FADECH vigente, el pago de las multas deberá realizarse online, en un plazo de 48 horas.

54. RECLAMACIONES Y RECURSOS

54.1 PRESENTACIÓN DE UNA RECLAMACIÓN O UN RECURSO

54.1.1 Todas las reclamaciones y/o recursos deberán presentarse de acuerdo con el Código Deportivo de la FaDECH y, en su caso, con el Reglamento Disciplinario y Jurisdiccional de la FADECH.

54.1.2 Plazos específicos de reclamación

El plazo de reclamación contra cualquier error, irregularidad o infracción presunta del reglamento que se produzca durante una etapa y/o contra la clasificación provisional de una etapa será:

- A más tardar 24 horas después de la publicación de la clasificación provisional de dicha etapa, excepto en los casos en que los comisarios consideren que el cumplimiento de este plazo sería imposible.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

- Idéntico al plazo de reclamación contra la clasificación provisional del rally para las dos últimas etapas, donde se aplicará el Art. 60.1.1.

54.2 DEPÓSITO DE RECLAMACIÓN O RECURSO DE REVISIÓN

54.2.1 El depósito de reclamación o recurso de revisión es de $150.000 (o el equivalente en dólares al tipo de cambio del día) y deberá abonarse en efectivo o mediante transferencia bancaria.

54.2.2 Si el depósito se realiza mediante transferencia bancaria, la reclamación o el recurso de revisión deberán ir acompañados de la prueba de pago. En caso contrario, o si los Comisarios consideran que la prueba de pago no es satisfactoria, la reclamación o el recurso de revisión se considerará inadmisible.

54.3 DEPÓSITO DE GARANTÍA

Si una reclamación requiere el desmontaje y montaje de una parte claramente definida de un vehículo, cualquier depósito adicional, si es necesario, deberá ser especificado por los Comisarios a propuesta del Delegado Técnico de la FIA/Comisario Técnico Jefe. Este depósito adicional deberá abonarse a la FIA en efectivo o mediante transferencia bancaria en el plazo de una hora, en caso contrario, la reclamación se considerará inadmisible.

54.4 GASTOS

54.4.1 Los gastos ocasionados por los trabajos y por el transporte del vehículo correrán a cargo del reclamante si la reclamación no es fundada, o a cargo del competidor contra el que se presenta la reclamación si es estimada.

54.4.2 Si la reclamación no es fundada, y si los gastos ocasionados por la reclamación (verificaciones técnicas, transporte, etc.) superan el importe del depósito, la diferencia correrá a cargo del reclamante. Por el contrario, si son inferiores, se le devolverá la diferencia.

54.5 RECURSOS

54.5.1 El Reglamento particular contendrá información sobre el depósito de recurso nacional (solo si el rally no es una prueba de un Campeonato).

55. ENTREGA DE PREMIOS DE LA PRUEBA

55.1 CEREMONIA DEL PODIO

La ceremonia del podio deberá organizarse de acuerdo con el Apéndice XII del presente reglamento.

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
Introduce el texto aquí
FADECH FIA MEMBER OF FIA

55.2 ENTREGA DE PREMIOS

La presencia de los tres primeros equipos de la clasificación general y de los ganadores de cada grupo es obligatoria.

APÉNDICE I – LISTA DE PENALIZACIONES

12.3.2 MAL FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS NAV-GPS Y/O DE SEGUIMIENTO DE SEGURIDAD POR CULPA DEL COMPETIDOR

Penalización de 1 hora

14.3.4 PÉRDIDA DE LA HOJA DE TIEMPOS

- Penalización de 5 minutos

19.7 INCUMPLIMIENTO DE LOS NÚMEROS DE CARRERA Y DE LA IDENTIFICACIÓN OBLIGATORIA

- 1ª observación: advertencia
- 2ª observación: multa de $50.000.- por placa mal colocada o ausente
- 3ª observación: multa del 100% de las tasas de inscripción
- 4ª observación: informe a los Comisarios

20.3 INCUMPLIMIENTO DE LA PUBLICIDAD OPCIONAL DE LOS ORGANIZADORES

- 1ª observación: advertencia
- 2ª observación: multa de $100.000.- por placa mal colocada o ausente
- 3ª observación: multa del 100% de las tasas de inscripción
- 4ª observación: informe a los Comisarios
-

24.1.3 INTERFERENCIA DELIBERADA EN CUALQUIER MARCA O SELLO

Penalización de 1 hora

24.2.1 CAMBIO DE BLOQUE DE MOTOR

Penalización de 20 horas (un máximo de un cambio por prueba)

27.2 EXCESO DE VELOCIDAD DURANTE LA ETAPA DE COMPETICIÓN DE LA PRUEBA / CÓDIGO DE CIRCULACIÓN

- 1ª infracción:
    - Exceso de velocidad:
        - Entre 1 y 5 km/h: penalización deportiva de 10 segundos x número de impulsos

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

        - Más de 6 km/h: penalización deportiva de 1 minuto x número de impulsos
    - Distinta a un exceso de velocidad: informe a los Comisarios.
- 2ª infracción:
    - 2 minutos por pulso.
- 3ª infracción: penalización de tiempo de 5 minutos
- 4ª infracción: informe a los Comisarios

27.3.1 VELOCIDAD MÁXIMA DURANTE LA PRUEBA

- Entre 1 y 5 km/h: penalización deportiva de 10 segundos x número de impulsos
- Más de 6 km/h: penalización deportiva de 1 minuto x número de impulsos

33. REANUDACIÓN TRAS EL ABANDONO

Por cada Tramo Selectivo omitido o no completado según el reglamento:

- Una penalización de etapa para los Rally-Raid y Rally-Raid Maratón
- Una penalización de Tramo Selectivo para las Bajas

34. PRÓLOGO

No asistencia al proceso de selección de posiciones de salida: posición de salida del piloto ausente elegida por el competidor más rápido en el Prólogo conduciendo un vehículo de una marca diferente.

35.4.2 SECUENCIA DE CONTROLES Y SENTIDO DEL RECORRIDO

- 1ª infracción: penalización deportiva de 10 minutos
- 2ª infracción: penalización deportiva de 1 hora
- 3ª infracción: penalización de etapa

37. ZONAS DE CONTROL DE VELOCIDAD

- Penalizaciones deportivas:
    - Entre 1 y 5 km/h:
        - 10 segundos x número de impulsos
        - Piloto no prioritario: 1 punto x número de impulsos
    - Entre 6 y 15 km/h: 1 minuto x número de impulsos
    - Entre 16 y 40 km/h: 2 minutos x número de impulsos
    - Más de 40 km/h:
        - 1º impulso: 5 minutos
        - 2º impulso: 10 minutos
        - 3º impulso: 15 minutos
- Cualquier impulso adicional por encima de 40 km/h: informe a los Comisarios

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

FADECH FIA MEMBER OF FIA

38.2.10 DIFERENCIA ENTRE LA HORA REAL Y LA HORA OBJETIVO DE REGISTRO

Consulte a continuación para cada Campeonato.

40.2.1 RETRASO SUPERIOR AL TIEMPO MÁXIMO EN UN CONTROL DE PASO

- Una penalización de etapa para los Rally-Raid

40.3 SOBREPASO DEL RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

- Una penalización de etapa para los Rally-Raid y Rally-Raid Maratón
- Una penalización de Tramo Selectivo para las Bajas

42.4 SALIDA RETRASADA POR CULPA DEL EQUIPO

- Penalización deportiva de 1 minuto por minuto o fracción de minuto de retraso
- Rechazo a tomar la salida de un Tramo Selectivo a la hora prevista: penalización deportiva de 1 hora
- No tomar la salida en los 20 segundos siguientes a la señal de salida: penalización deportiva de 2 minutos
- No tomar la salida:
    - Una penalización de etapa para los Rally-Raid y Rally-Raid Maratón
    - Una penalización de Tramo Selectivo para las Bajas

42.5 SALIDA FALSA

- 1ª infracción: penalización deportiva de 1 minuto
- 2ª infracción: penalización deportiva de 3 minutos
- 3ª infracción: penalización deportiva de 10 minutos
- Infracciones posteriores: informe a los Comisarios

43. PUNTOS DE CONTROL

Número de puntos de control validados inferior al porcentaje mínimo:

- Una penalización de etapa para los Rally-Raid y Rally-Raid Maratón
- Una penalización de Tramo Selectivo para las Bajas

DESBLOQUEO DEL NAV-GPS CON EL CÓDIGO DE EMERGENCIA:

- Una penalización de etapa para los Rally-Raid y Rally-Raid Maratón
- Una penalización de Tramo Selectivo para las Bajas

Penalizaciones deportivas por puntos de control omitidos:

- WPE: 15 minutos
- WPN: 60 minutos
- WPM: 15 minutos
- WPS: 15 minutos
- WPC: 15 minutos

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025

- WPP: 2 minutos
- CP: 15 minutos
- WPV: 15 minutos
- DSS: una penalización de etapa/TS
- ASS: una penalización de etapa/TS
- DZ: 15 minutos
- FZ: 15 minutos
- DN/DT: una penalización de etapa/TS
- FN/FT: una penalización de etapa/TS

44.1.2 LLEGADA DE UN TRAMO SELECTIVO

Detención entre las señales amarillas de advertencia y las señales de STOP: penalización deportiva de 15 minutos

44.2 PUNTO DE PARADA

No detenerse en el punto de parada: penalización deportiva de 1 hora

45.2 SALIDA DE PARTES CONSECUTIVAS DE UN TRAMO SELECTIVO

Superación del tiempo máximo permitido para una de las partes:
- Una penalización de etapa para los Rally-Raid y Rally-Raid Maratón
- Una penalización de Tramo Selectivo para las Bajas

47.3 COMUNICACIÓN VEHÍCULO A VEHÍCULO

Penalización deportiva:
- 1ª infracción: 3 minutos
- 2ª infracción: 7 minutos
- 3ª infracción: 10 minutos
- Más de 3 infracciones: informe a los Comisarios

48.1 PENALIZACIÓN DE ETAPA
- Penalización de etapa = 10 horas + el tiempo máximo para el/los Tramo(s) Selectivo(s) + las penalizaciones por puntos de control y controles omitidos (si procede).
- Una Penalización de Etapa no podrá ser superior a tres veces el tiempo máximo para recorrer el/los Tramo(s) Selectivo(s) de dicha etapa.
- Si un equipo pierde el último Control Horario de la etapa, solo se aplicará la penalización por Control Horario omitido.

48.2 CONTROLES OMITIDOS
- Cada control horario omitido (CH): penalización de 5 horas
- Cada control de paso (CP) omitido: penalización de 15 minutos

VISADO
FECHA 27 MARZO 2025
FADECH FIA MEMBER OF FIA

50.3 VELOCIDAD DENTRO DE LOS VIVACS

10 segundos por km/h por encima del límite de velocidad.

50.4.1 RUEDA PERDIDA O AUSENTE

Penalización deportiva de 20 minutos por rueda perdida o ausente

54.2.2 VELOCIDAD DENTRO DE LAS ZONAS DE REPOSTAJE

10 segundos por km/h por encima del límite de velocidad

55.1.3 REPOSTAJE DE VEHÍCULOS CHG Y SSV

Normas de repostaje no respetadas: penalización deportiva de 15 minutos además del tiempo de neutralización

57.3 VEHÍCULO EMPUJADO EN PARQUE CERRADO

Penalización de 1 minuto

57.6 RETRASO CAUSADO POR REPARACIONES EN PARQUE CERRADO

Penalización de 1 minuto por minuto o fracción de minuto, dentro del límite de retraso máximo autorizado.

VISADO

FECHA 27 MARZO 2025