



REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL 2015



Índice

I. ABREVIATURAS, NOMENCLATURAS Y DEFINICIONES

II. ORGANIZACIÓN

- 1. GENERALIDADES**
- 2. REGLAMENTO GENERAL CAMPEONATO O COPA**
- 3. REGLAMENTO PARTICULAR**
- 4. REQUERIMIENTOS PARA EL AVAL DE EVENTOS DEPORTIVOS**

III. NORMATIVA DEL EVENTO

- 1. INSCRIPCION DE PARTICIPANTES**
- 2. OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES**
- 3. IDENTIFICACION DE VEHICULOS**
- 4. CATEGORIAS, GRUPOS Y CLASES**
- 5. MEDIDAS DE SEGURIDAD**
- 6. ASISTENCIA EN PISTA**
- 7. REUNION DE PILOTOS**
- 8. REVISION TECNICA Y HOMOLOGACION**
- 9. TRIPULACIONES**
- 10. ZONA DE PITS**
- 11. GRILLAS DE PARTIDA**
- 12. COMPORTAMIENTO EN PISTA**
- 13. PUNTAJES**
- 14. PARQUE CERRADO**
- 15. CLASIFICACIONES**

IV. BANDERAS Y SIMBOLOS

- 1. BANDERAS USADAS POR EL DIRECTOR O SU ADJUNTO**
- 2. BANDERAS USADAS EN LOS PUESTOS DE CONTROL**



V. PROCEDIMIENTOS DE SEÑALIZACIÓN

- 1. INTERRUPCIONES Y NEUTRALIZACIONES DE CARRERA**
- 2. SEÑALIZACIÓN CON BANDERA AMARILLA**
- 3. SEÑALIZACIÓN CON BANDERA AZUL**
- 4. SEÑALIZACIÓN CON BANDERA NEGRA**
- 5. FINALIZACIÓN DE CLASIFICACIÓN Y CARRERA**

VI. AUTORIDADES DEPORTIVAS

VII. DISPOSICIONES VARIAS

ANEXO “A” LICENCIAS

ANUALES

LIMITADAS

AVAL DEPORTIVO PARA PARTICIPANTES

LICENCIA F.I.A INTERNACIONAL

ANEXO “B” COMISIONES

- 1. COMISIÓN DE JUZGAMIENTO**
- 2. COMISIÓN TÉCNICA**
- 3. COMISION MÉDICA**

ANEXO “C” REGLAMENTO TÉCNICO

CAPITULO I EQUIPO DE SEGURIDAD

CAPITULO II MEDIDAS DE SEGURIDAD

CAPITULO III TEXTO FINAL

ANEXO “D” RALLY

SECCIÓN “A”

NORMAS GENERALES

ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN

SECCIÓN “B”

NORMAS ESPECIALES

RALLY DE PRIMERA CATEGORÍA

SECCIÓN “C”

NORMAS ESPECIALES

RALLY DE REGULARIDAD

SECCIÓN “D”

NORMAS ESPECIALES

RALLY DE FOMENTO – REGULARIDAD

SECCIÓN “E”

NORMAS ESPECIALES



CAMPEONATOS DE RALLIES

SECCION "F"
NORMAS ESPECIALES
RALLY CROSS COUNTRY

ANEXO "E" COMISION MEDICA



REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL

SI LA INTERPRETACIÓN DE ALGÚN TERMINO, ARTICULO O PÁRRAFO DEL PRESENTE REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL PUDIERA DAR ORIGEN A DUDAS, LA FEDERACIÓN COLOMBIANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO, SOLICITA QUE EL PILOTO, DELEGADO, PREPARADOR O CONCURSANTE DE UN VEHICULO SE ABSTENGA DE INTERPRETARLO SEGÚN SU PROPIO Y PERSONAL CRITERIO. EL COMITÉ EJECUTIVO DE LA FEDERACIÓN SERÁ LA ÚNICA ENTIDAD AUTORIZADA PARA RESOLVER LAS DUDAS.

La FEDERACIÓN COLOMBIANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO, por delegación del Touring & Automóvil Club de Colombia (A.C.C.), ostenta el poder deportivo de la F.I.A. y su afiliación a NACAM. Está constituida acorde con las normas establecidas por el Decreto 2845 de 1984, el Decreto 1421 de 1985, la Ley 49 de 1993 y la Ley 181 de 1995 del GOBIERNO NACIONAL, es la máxima entidad rectora del Deporte Automovilístico en el país, reconocida por el Instituto Colombiano de la Juventud y el Deporte y afiliada al Comité Olímpico Colombiano.

En uso del poder y de las atribuciones que así le corresponden, LA FEDERACIÓN COLOMBIANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO consigna en el presente REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL y sus anexos las disposiciones que regulan el Deporte automovilístico y rigen la organización, y realización de todos sus eventos y competencias en el Territorio Nacional. Las disposiciones estipuladas en el presente Reglamento Deportivo Nacional, basadas en el C.D.I., no podrán ser modificadas, adicionadas o sustituidas, parcial o totalmente, por reglamentación adicional, especial o particular, o por otro medio distinto a la correspondiente Resolución Oficial del Órgano de Administración, la Federación Colombiana de Automovilismo Deportivo, quien es la máxima autoridad del automovilismo en todo el territorio nacional.

I. ABREVIATURAS, NOMENCLATURAS Y DEFINICIONES

ARTICULO Nº 1

Las abreviaturas indicadas a continuación se adoptan en el presente Reglamento y sus anexos y serán de uso general en todos los reglamentos particulares de los eventos automovilísticos, en todas las manifestaciones deportivas:

- F.I.A. Federación Internacional del Automóvil.
- F.C.A.D. Federación Colombiana de Automovilismo Deportivo.
- C.D.I. Código Deportivo Internacional de la F.I.A.
- R.D.N. Reglamento Deportivo Nacional de la F.C.A.D.
- C.D. Comisión Deportiva.
- C.T. Comisión Técnica.

ARTICULO Nº 2

Las nomenclaturas en el presente R.D.N. y sus definiciones son las siguientes, que serán aplicables a las diferentes competencias de carácter nacional:



- a. **Carrera de Velocidad:** En su acepción general, toda competencia en la cual la velocidad es el factor determinante para su clasificación.
- b. **Copa o Campeonato:** Conjunto de carreras de velocidad o Rally que en forma acumulativa determinan la clasificación de los participantes.
- c. **Evento de Fomento:** Prueba de velocidad organizada con el objeto de favorecer el desarrollo del Automovilismo Deportivo, proporcionando a los pilotos novatos la oportunidad de adquirir experiencia. Podrá ser Carrera de Circuito, Rally de regularidad, Rally de 4x4, Camper Cross, Piques ¼ de Milla, Trial, Premio de Montaña, Kilómetro contra Reloj, Slalom, pruebas de pericia y habilidad u otro tipo de modalidad que sea avalada por la F.C.A.D. en su momento, y deberá realizarse bajo condiciones de extrema seguridad que permitan a los participantes, pilotos inexpertos, intervenir con el mínimo riesgo. Para que una competencia pueda ser considerada como Evento de Fomento, deberá ser previamente clasificada como tal por la F.C.A.D.
- d. **Rally de Primera Categoría:** Todo Rally que cumpla las características y condiciones previstas en el anexo D, secciones A y B del presente R.D.N. y sea clasificado por la F.C.A.D. como Rally de Primera Categoría.
- e. **Rally de Regularidad:** Todo Rally con las características contempladas en el anexo D, secciones A y B, sea o no válido para un campeonato o copa de Rally.
- f. **Cross Country:** El rally campo es una disciplina de automovilismo que se disputa campo a través. En cada jornada de una competencia, los participantes deben recorrer cientos de kilómetros de un pueblo a otro. A diferencia de un rally tradicional, por lo general no hay caminos delineados, sino que se corre sobre dunas y estepas. Por tanto, una de las claves de este tipo de carreras es la orientación. Las tripulaciones deben guiarse mediante los sistemas de navegación satelital.

Los vehículos deben soportar calor intenso, arena y viento, teniendo que poder atravesar obstáculos importantes.

- g. **Rally de Fomento:** Prueba de regularidad exclusivamente con promedios y características propias de fomento, realizada de acuerdo con las normas reglamentadas en el anexo D sección D.
- h. **Pruebas Especiales:** Eventos de recreación de fácil ejecución que fomenten el deporte del automovilismo.

La clasificación de las Carreras y Rallies: de acuerdo con los incisos del presente artículo será determinada en cada caso por la F.C.A.D.

II. ORGANIZACION



1. GENERALIDADES

ARTICULO Nº 3

Todos los eventos automovilísticos organizados en el Territorio Nacional se registrarán por el presente R.D.N., las resoluciones de la F.C.A.D. y los respectivos Reglamentos Generales y Particulares.

ARTICULO Nº 4

En el reglamento particular, afiches, boletas, programas, comunicaciones oficiales, páginas Web en secciones que hagan mención sobre los campeonatos, formularios de inscripción y toda documentación de un evento, deberá figurar la siguiente mención: Organizada(o) conforme al Reglamento Deportivo Nacional. Adicionalmente, se deberá incluir el logotipo de la Federación Colombiana de Automovilismo Deportivo (F.C.A.D.) y Coldeportes.

ARTICULO Nº 5

Cualquier evento que no sea organizado según lo establecido en el presente Reglamento Deportivo Nacional y sus anexos, no será avalado por la Federación. Sin embargo, si se hubiere concedido el permiso por parte de la Federación pero no se cumple con las normas vigentes, el evento No podrá realizarse.

ARTICULO Nº 6

Las competencias Automovilísticas únicamente podrán ser organizadas por la Federación Colombiana de Automovilismo Deportivo o por los Clubes afiliados en uso de sus derechos y dotados de reconocimiento deportivo vigente.

ARTICULO Nº 7

Toda persona o agrupación que intervenga en la organización de una competencia y las personas que en ella participen o compitan, tienen la obligación de conocer y acatar el presente Reglamento Deportivo Nacional, sus anexos, el Código Disciplinario, las resoluciones de la Federación y los Reglamentos General y Particular a que hubiere lugar.

ARTICULO Nº 8

En todos los eventos deportivos realizados en escenarios públicos es mandatario el programar actos protocolarios en donde se interpretará el Himno Nacional y se izará el Pabellón Nacional y la bandera de la Federación (si la hubiere). Estos se programaran en el horario oficial, publicado en el reglamento particular, después de las prácticas y antes de comenzar las pruebas oficiales. A los actos protocolarios es obligatoria la presentación de la totalidad de los pilotos participantes en el respectivo evento debidamente uniformados frente al sitio donde será izada la bandera nacional. Será sancionado el incumplimiento de esta norma.

ARTICULO Nº 9

Todo permiso otorgado por la F.C.A.D. para la organización de un evento, dará lugar al pago de un derecho a ésta, el cual será fijado por el Órgano de Administración mediante resolución emitida por el Comité Ejecutivo cada año.



ARTICULO Nº 10

La F.C.A.D. fijará el valor de los derechos para la realización de un evento de acuerdo a la magnitud, importancia y características del evento.

ARTICULO Nº 11

La F.C.A.D. en su calidad de organizador, avalador y supervisor de eventos, no asume ninguna responsabilidad por daños, perjuicios o efectos de accidentes o incidentes presentados durante ellos.

La excepción de responsabilidad aludida se extiende a los daños que un competidor alegue haber tenido en virtud de una decisión de las autoridades del evento.

ARTICULO Nº 12

Las autoridades de la F.C.A.D. tienen la obligación y el derecho de controlar todos los eventos y competencias automovilísticas organizadas en Colombia. A tal efecto, las entidades organizadoras de los mismos proveerán y garantizarán su libre acceso a todas las manifestaciones deportivas y tendrán a su disposición los medios y facilidades para el desempeño de sus funciones.

ARTICULO Nº 13

La representación de la F.C.A.D. en las manifestaciones deportivas estará constituida como mínimo por un Comisario Deportivo y un Comisario Técnico, excepto cuando a juicio del Órgano de Administración de la Federación, el carácter y tipo de un evento no justifique el desplazamiento de tal representación.

ARTICULO Nº 14

Los costos de desplazamiento, alimentación, hidratación, estadía y viáticos de los representantes, autoridades y Comisarios de la F.C.A.D. correrán a cargo del Club o Entidad Organizadora, quienes propenderán que dichas obligaciones sean cumplidas a cabalidad, comodidad, dignidad y facilitando la cercanía mediata al lugar donde se realizare el evento.

ARTICULO Nº 15

La solicitud para la homologación de circuitos permanentes o semipermanentes, deberá enviarse con días calendario de anticipación al evento programado. Para este efecto se deberá adjuntar el Plan de Seguridad correspondiente. Por su parte la F.C.A.D. enviara un delegado de la Comisión de Deportiva nombrado por el Comité Ejecutivo, quien emitirá su concepto mediante un informe.

2. REGLAMENTO GENERAL DE CAMPEONATO O COPA

ARTICULO Nº 16

La solicitud de permiso para organizar un Campeonato o Copa debe dirigirse a la F.C.A.D. adjuntando el respectivo Reglamento General y Técnico, el cual debe ser presentado a la Federación con cuarenta y cinco (45) días calendario de anticipación al primer evento programado, para su respectiva revisión y aprobación. La divulgación y publicación de dichos reglamentos deberá hacerse mínimo con quince (15) días de antelación a la primera fecha. En caso de no cumplir con estos términos de tiempo la

F.C.A.D recibirá el proyecto de Reglamento y para su aprobación el Comité Ejecutivo atendiendo las circunstancias impondrá una multa correspondiente al valor hasta de un (1) SMMLV.

ARTICULO N° 17

El Club organizador al presentar el reglamento general, deberá definir su alcance como campeonato Nacional o Regional, así mismo, su nivel de competitividad entre Profesional o Fomento y la modalidad a la cual pertenece.

ARTICULO N° 18 ALCANCE DEL CAMPEONATO

Campeonato Nacional: Se constituye en Campeonato Nacional aquel que cumpla con una o varias de las siguientes características:

- a. Que el objeto sea la realización de diferentes validas en distintas ciudades o regiones del país.
- b. Que promueve el automovilismo a nivel Nacional.
- c. Que sea un campeonato de alto nivel.
- d. Que realice premiación por regiones.
- e. Que mantenga un ranking a nivel nacional (records nacionales)

Campeonato Regional: Es aquel que cumple con una o varias de las siguientes características:

- a. Cuyo fin sea promover el automovilismo en la región de origen del organizador
- b. No lo afecta el hecho de que en él, participen delegaciones de otras ciudades o regiones del país.
- c. Que este orientado al automovilismo de promoción y de fomento.

ARTICULO N° 19 NIVEL DE COMPETITIVIDAD DEL CAMPEONATO.

Campeonato Profesional: es aquel campeonato que debe ser:

- a. Limitado a participación de Pilotos con licencia profesional.
- b. Campeonato de Alto Nivel.

Campeonato de Fomento: Es aquel:

- a. Limitado a participación de Pilotos con licencia C.
- b. Que la duración de competencia no sea superior a cuarenta (40) minutos o en el caso de rallyes de velocidad, cuyos tramos no sean superiores a 10 kilómetros en etapa cronometrada.
- c. Rally Raid o tipo Baja, participaran pilotos con velocidad controlada.
- d. Piques con tiempos superiores a trece (13) segundos.
- e. Premio de montaña.
- f. Rally de Regularidad.
- g. Kilometro contrarreloj.

ARTICULO N° 20

Los aspectos que deberán ser incluidos básicamente en el Reglamento General, el cual deberá estar sujeto en su totalidad a las normas del Reglamento Deportivo Nacional y que de ninguna manera podrá desconocer o ir en contra del mismo, serán los siguientes:



- a. Organización responsable, su estructura administrativa y operacional.
- b. Las condiciones de participación para pilotos, sus patrocinadores, delegados y preparadores.
- c. Modalidad de las pruebas que conforman el evento, sus características particulares, las posibles variables o alternativas.
- d. Escenarios a utilizar; deberá adjuntarse carta de intención o compromiso preliminar con los propietarios del escenario o con las autoridades responsables del mismo y será la F.C.A.D. la entidad que avale el circuito, pista o escenario respectivo.
- e. Calendario de pruebas que configuran el Campeonato o Copa.
- f. Formato de contratación existente con los participantes, el cual garantice el cumplimiento bilateral de los compromisos en torno al evento.
- g. Patrocinadores, sus compromisos y exigencias publicitarias con la organización y con los competidores.
- h. Categorías, en que estarán divididos los participantes, si las hubiera.
- i. Exigencias de seguridad adicionales a las establecidas en el R.D.N. según el tipo de competencia.
- j. Sistemas de clasificación y puntaje por válidas y para el cómputo acumulado del evento.
- k. Modificaciones técnicas permitidas a los vehículos participantes y normas generales de carácter técnico relacionadas con la modalidad del evento.
- l. Bolsa de premios por válida y bolsa final del campeonato.

ARTICULO Nº 21

Una vez aprobado un Reglamento General y Técnico, estos podrán ser modificados en beneficio de su mejoramiento, únicamente con la expresa autorización del Comité Ejecutivo de la Federación, mediante resolución motivada, para lo cual el Club organizador presentará las variaciones a estudio con **(20)** días de anticipación, a la Comisión de Juzgamiento y Comisión Técnica, quienes emitirán su concepto al Comité Ejecutivo.

ARTICULO Nº 22

En caso de modificaciones al reglamento general y Técnico, estos se harán mediante resolución emitida por el Comité Ejecutivo de F.C.A.D. Estas deberán ser publicadas con quince **(15)** días de anticipación, para su entrada en vigencia.

ARTICULO Nº 23

Si por algún motivo no se cumple la totalidad de las fechas pactadas en el reglamento General, el Club organizador deberá presentar un documento firmado por todos los pilotos participantes en el campeonato, aceptando la eliminación de la fecha o culminación del campeonato.

3. REGLAMENTO PARTICULAR

ARTICULO Nº 24

El Reglamento Particular para copas, campeonatos, pruebas individuales o de fomento deben presentarse a la F.C.A.D. con veinte **(20)** días calendario anterior a la fecha

programada del evento, en el formato establecido, para su respectiva revisión y aprobación, so pena de sanción de un (1) SMMLV.

ARTICULO Nº 25

El formato de Reglamento Particular debe especificar:

- a. Entidad Organizadora.
- b. Nombre, naturaleza y definición del evento.
- c. La siguiente mención: “Organizada conforme al Reglamento Deportivo Nacional”.
- d. Detalles inherentes al evento: Lugar y fecha del evento, escenario, longitud, capacidad del circuito, categorías, series o etapas, sentido de giro, hora y tipo de largada (hora y sitio de llegada en caso de Rally), limitación para el número de inscritos (mínimo y máximo).
- e. Inscripciones ordinarias (dos días como mínimo antes del evento) y extraordinarias: lugar de recepción, fechas, horas de apertura, cierre y valor.
- f. Información sobre seguros, si se requiere. Estos serán obligatorios cuando el evento sea callejero o en escenarios diferentes al autódromo.
- g. Hándicaps, si se requieren.
- h. Requerimientos de publicidad.
- i. Licencias nacionales o derechos deportivos de Piloto, con el valor y requisitos.
- j. Revisión Técnica ordinaria y extraordinaria: Lugar, fechas, horas de apertura y cierre, valor.
- k. Pesaje: Lugar.
- l. Reunión de pilotos: Fecha, lugar y hora.
- m. Actos protocolarios: Lugar y hora.
- n. Parque cerrado: Lugar y horarios.
- o. Revisión Técnica Post-carrera: Lugar, Hora y Forma de desplazamiento de los vehículos si se requiere.
- p. Premiación: Fecha, lugar y hora.
- q. Lista detallada de los premios.
- r. Autoridades asignadas: Colegio de Comisarios Deportivos (mínimo tres), Veedores, Director, Director adjunto, Comisarios Técnicos, Jefe de Cronometraje
- s. Jefe de Pits, Comisión y Jefe de Seguridad, Medico oficial y Pace Car.

ARTICULO Nº 26

Para efectos de la expedición del permiso definitivo de la F.C.A.D. o el aval, el Club organizador deberá presentar conjuntamente con la propuesta del Reglamento Particular los siguientes documentos:

- a. Para competencias en vías públicas, permisos de las respectivas autoridades competentes.
- b. Para competencias en autódromos o recintos privados, autorización de los propietarios de éstos.
- c. Detalle de las medidas de seguridad y vigilancia, con certificación oficial si corresponde, a juicio de la F.C.A.D.
- d. Si así lo hubiere dispuesto la F.C.A.D. acorde con el artículo 9 del presente R.D.N., pago del derecho deportivo fijado por ella.
- e. Póliza de cumplimiento por el 100% del valor total de la bolsa de premios.

- f. Formato de pago con el valor de la nomina de los oficiales de competencia y autoridades deportivas.
- g. Certificación expedida por el organizador con el número de oficiales de ruta, radios de comunicación, extintores, banderas para pista y dirección, material para el manejo de pista, tablero de penalizaciones y/o comunicados.
- h. Croquis o mapa del escenario donde se realizara la prueba, especificando en el las convenciones de ubicación de todos los elementos de seguridad nombrados anteriormente y de los entes involucrados en este.

ARTICULO Nº 27

Si uno o varios eventos de un Campeonato o Copa no se realizaren por decisión de la Organización, se hará efectiva la póliza correspondiente al inciso e del Artículo 26.

ARTICULO Nº 28

No se dará trámite a Reglamentos Particulares de pruebas incluidas dentro de una Copa o Campeonato hasta tanto el respectivo Reglamento General no haya sido debidamente aprobado por el Comité Ejecutivo

ARTICULO Nº 29

En ningún caso los Reglamentos Particulares de las competencias podrán plantear aspectos no contemplados en el Reglamento General del evento y solamente se limitarán a detallar los aspectos operativos de la prueba.

ARTICULO Nº 30

El Club organizador de un evento publicará el Reglamento Particular aprobado y con el visto bueno de la F.C.A.D. Es responsabilidad de cada uno de los participantes su lectura y cumplimiento.

ARTICULO Nº 31

Una vez expedido el permiso definitivo para un evento, solo podrá ser cancelado o modificado en la fecha, hora, escenario o recorrido por:

- a. Por no cumplir con lo establecido en el Reglamento General o Particular.
- b. Por condiciones de seguridad.
- c. Por causas de fuerza mayor.

En cualquiera de estas circunstancias la decisión dependerá será tomada por Comité Ejecutivo o de los Comisarios Deportivos, según corresponda.

ARTICULO Nº 32

Ninguna modificación se hará en un Reglamento Particular aprobado, excepto en caso de fuerza mayor previo visto bueno del Colegio de Comisarios asignados al evento, sin que haya lugar a reclamos u objeciones por la decisión que así se tome. Esta se formalizara mediante resolución publicada. En caso que el organizador cambiara arbitrariamente el reglamento particular será objeto de una sanción pecuniaria de tres (3) SMMLV, en caso de reincidir en la falta se le dará curso a la comisión disciplinaria para su estudio y posterior sanción.

ARTICULO Nº 33

En caso de modificaciones al Reglamento Particular será a discreción del Colegio de Comisarios nombrado para el respectivo evento.

ARTICULO Nº 34

Cualquier caso no previsto en el Reglamento Particular de una competencia o en el presente R.D.N., será resuelto exclusivamente por los Comisarios Deportivos del evento, sin que haya lugar a reclamos u objeciones por la decisión que así se tome.

4. REQUERIMIENTOS PARA EL AVAL DE EVENTOS DEPORTIVOS

ARTICULO Nº 35 Requerimientos Generales.

En todos los eventos, el Club Federado o la Entidad Organizadora está obligada a adoptar y cerciorarse de que se cumplan las medidas que tiendan a garantizar la seguridad desde el punto de vista deportivo, para los participantes, organizadores, autoridades y el público. Según lo exijan las características del mismo.

Los Sigüientes son los requerimientos generales para todos los eventos deportivos:

- a. Plan de emergencia y de seguridad para eventos deportivos.
- b. Puestos de control con personal calificado y distribución adecuada. En carreras de circuito, mínimo tres (3) Oficiales de Ruta por puesto de control. En la zona delimitada para los Pits se debe asignar un máximo de cinco (5) vehículos por oficial de esta zona para un mejor control, (1) Pace Car Deportivo.
- c. Equipo de extinción de incendios con personal capacitado para tal fin.
- d. Servicio Médico: Un (1) profesional con un Pace Car Medico, dos (2) Ambulancias como mínimo. Una básica y una medicalizada.
- e. Disponibilidad preacordada de servicio de Clínicas u Hospitales cercano al lugar de la competencia. Se dispondrá del listado de los participantes con nombre, RH, EPS con número de afiliación.
- f. Servicio de grúa: Dos (2) como mínimo. Además se contará con uno o dos vehículos de apoyo 4 x 4.
- g. Servicio de Cuerpo de Bomberos: Una máquina como mínimo y/o equipo de extinción de incendios con personal altamente calificado.
- h. Servicio de comunicación que permita un completo enlace entre los Comisarios Deportivos, Oficiales de Ruta, Comisarios Técnicos, Ambulancias, Bomberos, Pace Car, Grúas, Medico, vehículos de apoyo y equipo de extinción, con la dirección de carrera.
- i. Póliza de riesgos a terceros.

El cumplimiento de los requisitos detallados en el presente artículo deberá acreditarse ante la comisión de Seguridad del evento, previo al inicio de la competencia.

La radicación de los permisos debe hacerse en la federación con cinco (5) días de anticipación al evento.



ARTICULO N° 36 Eventos para escenarios Deportivos o Autódromos

Se consideran escenarios Deportivos o Autódromos, aquellos que son especialmente diseñados para la práctica del deporte de manera segura.

ARTICULO N° 37

En las carreras de circuito deberán colocarse señales de aproximación a curvas consideradas peligrosas cuando, para efectos de seguridad, ello sea necesario a juicio de la Comisión de Seguridad o de los Comisarios Deportivos previa inspección del circuito. Las señales deben ser de material plástico deformable.

El número de señales y su colocación será el siguiente, acorde con las rectas que precedan las curvas:

Rectas de 200 a 300 metros: Señales de 100 y 50 metros.
Rectas de más de 300 metros: Señales de 150, 100 y 50 metros.

ARTICULO N° 38

Para este tipo de eventos, la Organización, el promotor o los representantes del escenario, deberán presentar el Plan de Emergencias Correspondiente.

ARTICULO N° 39 Eventos en escenarios diferentes a un Autódromo.

Se consideran aquellos que no son destinados a la práctica del automovilismo y por ende requieren de medidas especiales para garantizar la seguridad.

ARTICULO N° 40

En escenarios diferentes a un Autódromo, y en aquellos sitios que así lo requieran, deberá proveerse una protección especial con el fin de prevenir posibles golpes o choques de los vehículos contra andenes, postes u otros obstáculos, colocando en estos sitios llantas, guardarrieles o cualquier otro elemento que amortigüe el impacto.

Estos elementos serán aprobados por la Comisión de Seguridad, mínimo 7 días antes de la prueba.

ARTICULO N° 41

Para la aprobación de eventos de automovilismo en escenarios adaptados, la organización deberá enviar a la F.C.A.D., los siguientes documentos.

- a. Plan de emergencias
- b. Permisos del dueño del escenario
- c. Permisos de autoridades locales.
- d. Pólizas.
- e. Cartas de compromiso de participación de las autoridades militares y/o policía
- f. Cartas de compromiso de participación de fuerzas de tarea y apoyo (Cruz Roja, defensa Civil, Bomberos).
- g. Concepto de la visita de inspección por parte de la comisión de Juzgamiento de la F.C.A.D.

ARTICULO N° 42 Eventos en vías públicas

Par este tipo de eventos se requiere de permisos especiales por parte de las autoridades locales. Factores como el terreno, la ubicación del público, la longitud del trazado etc., merecen especial atención por parte de la organización.

ARTICULO N° 43

Para la aprobación eventos de automovilismo para escenarios no controlados, la organización deberá enviar a la F.C.AD. Los siguientes documentos:

- a. Plan de Seguridad.
- b. Permisos de autoridades locales.
- c. Acta del COPLAD con concepto favorable o de aceptación.
- d. Pólizas.
- e. Cartas de compromiso de participación de las autoridades militares y/o policía.
- f. Cartas de compromiso de participación de fuerzas de tarea y apoyo (Cruz Roja, defensa Civil, Bomberos).
- g. Concepto de la visita de inspección por parte de la comisión de Juzgamiento de la F.C.A.D.

ARTICULO N° 44

En todas las Competencias de automovilismo la organización deberá definir e implementar una zona de Pits o de abastecimiento y un parque cerrado, localizados en sitio apropiado y debidamente demarcado.

III. NORMATIVA DEL EVENTO

1. INSCRIPCIÓN DE PARTICIPANTES

ARTICULO N° 45

Los eventos automovilísticos realizados en Colombia son accesibles a todos los competidores licenciados, nacionales o extranjeros, a condición de que cumplan los requisitos reglamentarios y las normas propias de esta actividad deportiva, así como estar a paz y salvo por todo concepto con la F.C.A.D. y sus Clubes afiliados.

ARTICULO N° 46

En cualquier clase de evento, los competidores, pilotos, copilotos, navegantes y acompañantes, participarán por su exclusiva cuenta y riesgo en todo concepto, requisito que aceptarán incondicionalmente al formalizar su inscripción.

ARTICULO N° 47

La participación de copilotos en carreras de velocidad se permitirá únicamente en pruebas de ruta y todo terreno.

ARTICULO N° 48

No se permitirá en ningún evento la participación de menores de dieciséis (16) años, salvo casos especiales y con autorización expresa del comité ejecutivo de la F.C.A.D. También podrán participar en Rally de fomento, pero únicamente como navegantes o

acompañantes, con la expresa prohibición de conducir, en este caso no podrán ser menores de catorce (14) años.

ARTICULO Nº 49

Todo piloto que haya tenido una inactividad igual o mayor a cinco años, deberá presentar un certificado de actualización expedido por una escuela de pilotos avalada por la F.C.A.D. que tenga una fecha de expedición no mayor a seis meses.

ARTICULO Nº 50

Todo competidor deberá formalizar su inscripción para cada evento o campeonato en el cual desee participar, de conformidad con las normas previstas en el presente R.D.N.

ARTICULO Nº 51

Para formalizar una inscripción en cualquier evento o campeonato, el piloto deberá diligenciar el respectivo formulario y adjuntar los siguientes documentos:

- a. Formulario oficial de inscripción totalmente diligenciado y firmado, en el cual debe constar el nombre del delegado y/o preparador con sus respectivos números de licencia expedida por la F.C.A.D.
- b. Fotocopia de documento de identificación y/o pasaporte vigente.
- c. Copia afiliación a la E.P.S o de Medicina Prepagada. En caso de los extranjeros deben acreditar un servicio de asistencia médica.
- d. Licencia Nacional vigente o el aval deportivo expedidas por la F.C.A.D. para esa competencia exclusiva.
- e. Los residentes en el exterior, licencia expedida por la Comisión Deportiva Nacional, Federación o Automóvil Club del país de su residencia, debidamente reconocido por F.I.A. Anexar carta de presentación de la misma entidad, en la que acredite su autorización a participar.
- f. Licencia de conducción expedida por la autoridad competente.
- g. Los menores de dieciocho (18) años, autorización del padre y madre o curador legal, expresando claramente la exoneración de toda responsabilidad a los organizadores del evento.
- h. Recibo que acredite la cancelación del valor correspondiente, a la inscripción expedido por la tesorería de la F.C.A.D. o su delegado.

ARTICULO Nº 52

En cualquier momento después de formalizada una inscripción y hasta la finalización oficial del respectivo evento, al así requerirlo los Comisarios Deportivos y/o Director de Carrera, será obligatoria la presentación de los documentos detallados en los incisos d, e y g del artículo 51, así mismo, en los eventos de velocidad de cualquier tipo o categoría y en Rally de primera categoría o regularidad los documentos detallados en los incisos a, d, e y f los cuales serán exigidos sin excepción a pilotos, copilotos y navegantes. En Rally de fomento, el pase de conductor deberá ser presentado por el piloto y por el acompañante si éste condujera el vehículo.

ARTICULO Nº 53

Para el caso de Campeonatos en los que el valor de inscripción se incluya dentro del compromiso de patrocinio con los participantes, el Club organizador deberá pagar el

valor correspondiente a la F.C.A.D. De igual manera deberá quedar especificado claramente en el Reglamento General del Campeonato este compromiso.

ARTICULO Nº 54

El formulario de inscripción deberá ser llenado en su TOTALIDAD y firmado por los pilotos y si lo hubiere, el copiloto o navegante.

La Inscripción deberá ser presentada dentro de los tiempos estipulados en el reglamento particular de cada prueba.

De igual manera al firmar la hoja de inscripción el piloto se responsabiliza del comportamiento o faltas en que incurran sus acompañantes acreditados, preparadores, delegados, mecánicos y auxiliares.

ARTICULO Nº 55

En el momento de la inscripción para eventos de velocidad con vehículos correspondientes a las categorías especiales previstas en los anexos del Reglamento Técnico del presente R.D.N., el piloto deberá declarar en el formato de homologación todos los cambios y mejoras hechas al vehículo, distintas y adicionales a aquellas expresamente autorizadas en el citado reglamento para cada una de esas categorías.

ARTICULO Nº 56

Para cualquier evento que contemple la homologación de los vehículos en las diferentes categorías previstas en el C.D.I. distintas a las categorías contempladas en el artículo anterior, el piloto deberá declarar todos los cambios o mejoras hechas al vehículo en el formato oficial para estas.

ARTICULO Nº 57

Las inscripciones podrán realizarse por carta, fax o Internet, a condición que se formalice y se cancele el valor determinado dentro del plazo establecido en el Reglamento Particular del evento.

Una vez formalizada la inscripción. Por ningún motivo se podrá realizar modificación o cambios a esta.

ARTICULO Nº 58

El Club Organizador entregara al Director de competencia y al colegio de Comisarios, una copia de la lista de inscritos al momento de cierre de las inscripciones y con suficiente anterioridad a la reunión de pilotos, lo anterior conforme a lo establecido en el reglamento particular del evento.

ARTICULO Nº 59

El Club organizador de un evento, el Comisario Deportivo o el Director de competencia, podrán no autorizar la participación de un evento o rechazar la inscripción sin dar explicaciones, aún después de que esta haya sido formalizada, cuando a su juicio existieren antecedentes o hechos que, pudieren incidir adversamente en la realización o desarrollo de tal evento, como el haber incurrido en conducta antideportiva o en dar declaraciones en contra de la organización, autoridades o Federación. Para tal efecto

se devolverá al solicitante el valor de la inscripción que hubiere pagado y del caso se informará detalladamente al Comité Ejecutivo de la F.C.A.D.

ARTICULO Nº 60

Cuando por cualquier circunstancia un competidor desee anular su inscripción después de formalizada, deberá hacerlo por escrito, antes de la fecha y hora establecida en el Reglamento Particular para el cierre de las inscripciones ordinarias. Pasado ese plazo, no habrá lugar a la devolución del total del derecho de inscripción que el solicitante hubiere pagado, excepto en los casos previstos en el siguiente artículo.

ARTICULO Nº 61

Si a juicio del Comisario Deportivo, por circunstancias personales ajenas al evento, lesiones personales u otras causas graves, excluidas las que provengan de defectos mecánicos del vehículo, un competidor debidamente inscrito no pudiere tomar la salida de una competencia o presentarse a la revisión técnica del vehículo, tendrá derecho al reintegro del setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la inscripción que hubiere pagado, previa solicitud escrita presentada al Director de competencia antes de la reunión de pilotos.

ARTICULO Nº 62

Si un competidor no se presenta a la hora de salida de una competencia o a la revisión técnica de su vehículo sin causa justificada, entendiéndose por tal la que así considere el Comisario Deportivo, no tendrá derecho a reintegro alguno del valor del derecho de inscripción que hubiere pagado.

2. OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES

ARTICULO Nº 63

Los gastos que demande la participación en una prueba automovilística serán de exclusiva competencia y cargo de los participantes, excepto cuando aquella obedezca a invitación con expreso ofrecimiento de cubrimiento total o parcial de estos gastos por la entidad organizadora. La entidad organizadora, así como los oficiales y directivos de cualquier evento, quedan exentos de toda responsabilidad por las deudas contraídas por los participantes, sus delegados, auxiliares, asistentes y/o acompañantes.

ARTICULO Nº 64

El reglamento General de cada campeonato podrá establecer la publicidad correspondiente a los patrocinadores del evento, que cada piloto deberá llevar obligatoriamente en su overol y vehículo.

Es obligatorio que todos los pilotos lleven en su overol el escudo de la F.C.A.D al igual que el nombre y el RH correspondiente.

ARTICULO Nº 65

El Club Federado o la entidad organizadora de un evento automovilístico no podrán fijar o cobrar un valor por derecho de la citada publicidad comercial individual de cada piloto.



ARTICULO Nº 66

La publicidad no podrá de manera alguna referirse o aludir a temas de índole político, religioso, genero o raciales en cualquier tipo de evento.

ARTICULO Nº 67

En cuanto a la relación de la publicidad de un participante y la del patrocinador oficial será de potestad directa del Club organizador o promotor de la misma.

ARTICULO Nº 68

Es obligatorio respetar en los vehículos y vestimentas de los competidores los espacios reservados para los patrocinadores del evento, campeonato o copa.

ARTICULO Nº 69

En toda competencia, el espacio superior del vidrio panorámico esta reservado para el patrocinador del evento o el nombre del campeonato o copa. Ningún piloto podrá hacer uso de este espacio para su publicidad personal.

ARTICULO Nº 70

Ningún competidor, su delegado o asistentes (equipo) podrán en ocasión de realizarse un evento automovilístico, llevar a cabo actividades publicitarias de cualquier índole sin previa autorización expresa de la dirección del evento, excepto la que se contempla en el artículo anterior y la que, a nombre de un patrocinador o patrocinadores hiciere por los medios de comunicación.

ARTICULO Nº 71

Ningún competidor podrá tomar la salida o participar en una prueba cualquiera sin haber cumplido todos los requisitos reglamentarios, pecuniarios y sin previa autorización del Director o los Comisarios Deportivos de esta.

ARTICULO Nº 72

Es obligatorio presentarse a los exámenes médicos pre y post carrera indicados en la reunión de pilotos, el incumplimiento de esta norma será sancionado.

ARTICULO Nº 73

Todos los participantes de un evento están obligados a acatar las indicaciones de los directivos, autoridades, Comisarios y jueces de competencia sin que haya lugar a objeciones.

Los Participantes y/o delegados podrán ingresar al sitio de las autoridades de competencia solo si se les ha dado autorización para hacerlo.

ARTICULO Nº 74

En el caso de copas y/o campeonatos, en los cuales los vehículos participantes deban ser transportados por sus propios medios dentro de las instalaciones donde se ha de realizar la competencia, estos podrán ser movilizados por el piloto, delegado o preparador que estén debidamente inscritos. No podrán ser movilizados por pilotos no inscritos, menores de edad ni por personal diferente al autorizado por la Dirección de Carrera.

ARTICULO N° 75

Será sancionado el competidor que antes o después de un evento usando su vehículo o permitiendo que otra persona lo use, infrinja las normas de tránsito, normas internas del escenario o dañe la imagen del automovilismo nacional, igualmente habrá sanciones para quien incurra en comportamientos groseros o peligrosos.

ARTICULO N° 76

Será sancionado el competidor que antes, durante o después de un evento haga comentarios ofensivos y/o que inciten a la discusión en contra de las autoridades, directivos, decisiones de carrera a través de medios de comunicación, páginas sociales de internet o correos electrónicos.

3. IDENTIFICACIÓN DE VEHÍCULOS

ARTICULO N° 77

Los números de identificación de los vehículos participantes para todos los campeonatos deberán cumplir las siguientes especificaciones:

DIMENSIONES

Cada número deberá ser mínimo de cuarenta (40) centímetros de alto por seis (6) centímetros de trazo, con una separación entre números de seis (6) centímetros.

COLOR

Los números deberán ser obligatoriamente siempre de color negro sobre fondo blanco. En los vehículos blancos o de color claro, se deberá además delinear el fondo con una franja negra siendo de por lo menos de 2,5 cms de espesor el trazo.

Los fondos para los números deberán ser de veinticinco (25) centímetros de alto, por treinta y cinco (35) centímetros de ancho.

UBICACIÓN

Los números de identificación serán tres (3), uno a cada lado del vehículo.

- Los vehículos tipo fórmula o prototipo, un número en cada uno de los costados de la carrocería. Un tercer número sobre la superficie delantera en el centro longitudinal de la misma. Los anuncios publicitarios, así como calcomanías, no podrán interferir en lo más mínimo con los números de identificación.
- Pruebas de Camper Cross en la cresta del vehículo diseñada para este fin, la cual deberá ser un número en perforación ubicado de manera lateral con respecto al vehículo.
- En vehículos de carrocería estándar, uno (1) en cada puerta y un (1) tercer número sobre el techo.
- Estos serán verificados por los Comisarios en la Revisión Técnica pre-carrera.

ARTICULO N° 78

En caso de carreras en condiciones nocturnas, los números de identificación laterales de cada vehículo deberán estar debidamente iluminados, con manguera luminosa tipo

“playlight” ó luces de led, estas luces deberán tener la forma del número, correctamente delineado. No se permitirá la salida a pista de vehículos que tengan luces apuntando hacia el número.

ARTICULO Nº 79

En el área ocupada por los números de identificación y hasta un mínimo de cinco (5) centímetros encima o debajo, y quince (15) centímetros a cada lado de los bordes exteriores de los mismos, no podrá haber impresión adicional alguna.

ARTICULO Nº 80

La asignación de números de identificación es potestad del Club organizador.

ARTICULO Nº 81

Por ningún motivo podrán salir a competir vehículos con el mismo número, ni podrá superponerse letras o símbolos para diferenciarlos. El Club Organizador velara porque esta condición se cumpla.

ARTICULO Nº 82

Los números de identificación asignados a los pilotos inscritos en un evento o campeonato podrán ser pintados, o sobrepuestos en los vehículos siempre y cuando cumplan con los artículos 77, 78 y 79 del presente R.D.N.

ARTICULO Nº 83

Todo vehículo que no cumpla con los artículos 77, 78 y 79 del presente R.D.N., no serán autorizados a participar de la competencia, y no dará derecho de reintegro del valor de concepto de inscripción.

ARTICULO Nº 84

Todo piloto inscrito en un evento o campeonato de determinada categoría participará en todas las competencias válidas de este con el mismo número de identificación asignado sin derecho a cambiarlo durante el año.

ARTICULO Nº 85

En el caso que, durante el desarrollo de un campeonato o copa nacional, un piloto o un equipo de pilotos cambien el vehículo en el cual ha estado compitiendo por otro de la misma categoría, podrá a discreción del Club organizador continuar o no con el mismo número de identificación.

ARTICULO Nº 86

En todos los eventos de velocidad, todo piloto novato, está obligado a fijar en el vidrio trasero del vehículo, en sitio bien visible, una letra “N” que deberá cumplir las siguientes especificaciones: Impresión en rojo. Dimensiones: Alto y ancho, veinte (20) centímetros; espesor del trazo cuatro (4) centímetros. Se exceptúan aquellos eventos reservados para pilotos en condición de novatos.

ARTICULO N° 87

Todo vehículo participante en un evento, deberá portar en las puertas delanteras, el nombre de los tripulantes y su respectivo grupo sanguíneo y RH además del logo símbolo que identifique el Club al cual pertenece así mismo como la bandera nacional de cada piloto. La altura mínima que lo compongan será de cinco (5) centímetros.

ARTICULO N° 88

En todas las competencias de velocidad, será obligatorio que los mecánicos y auxiliares de los vehículos en competencia, tengan marcados sus overoles con su nombre, grupo sanguíneo, RH y el equipo al cual pertenecen. Los cronometristas deberán estar identificados con el número del vehículo participante en la espalda.

ARTICULO N° 89

En todas las competencias es responsabilidad de los pilotos y sus equipos verificar que el sistema de cronometraje (Transponder y/o GPS) este funcionando correctamente, por lo tanto no habrá lugar a ningún tipo de reclamación por parte de los mismos si estos equipos llegasen a presentar fallas.

ARTICULO N° 90

Para poder participar en un evento automovilístico todos los vehículos deberán cumplir los requisitos y medidas de seguridad previstos en los anexos del presente R.D.N. y en reglamentaciones adicionales acorde con el Reglamento Técnico. La falta de uno solo de tales requisitos o medidas de seguridad bastará para excluir al vehículo.

4. CATEGORÍAS, GRUPOS Y CLASES

ARTICULO N° 91

Todos los eventos de velocidad se disputarán en las categorías especiales previstas en los anexos del Reglamento Técnico del presente R.D.N. o en las categorías, grupos y clase especificados en el anexo J del C.D.I. o en otras categorías especiales contempladas en reglamentaciones adicionales.

ARTICULO N° 92

En los eventos de categorías, grupos y clases previstas en el artículo anterior, la conformación de clases se registrará por las siguientes normas:

- a. En cualquier categoría y grupo para formar clase o completarla se requiere un mínimo de tres (3) vehículos participantes debidamente inscritos, revisados y que hayan tomado parte en las pruebas de clasificación y tome la partida.
- b. En Copas monomarca la conformación de grilla será con un mínimo diez (10) vehículos.

ARTICULO N° 93

En caso de no completarse una categoría, el competidor podrá participar en la categoría inmediatamente superior. De no aceptar esta condición, podrá retirarse y solicitar el reembolso del dinero del valor de la inscripción.

ARTICULO Nº 94

No se permitirá bajo ninguna circunstancia la participación de vehículos en calidad de exhibición o promoción en competencias federadas. Se considera como vehículo de exhibición o promoción, aquellos que por sus condiciones no hacen parte de una categoría definida en la reglamentación técnica del evento o porque no se complete la categoría.

ARTICULO Nº 95

En los eventos de categorías especiales contempladas en los anexos del Reglamento Técnico del presente R.D.N. o en reglamentaciones adicionales, la conformación de clases se regirá por las normas especificadas en los reglamentos generales o particulares correspondientes al respectivo evento, campeonato o copa.

5. MEDIDAS DE SEGURIDAD

ARTICULO Nº 96

Además de las medidas de seguridad previstas en los otros capítulos y en los anexos C y D del presente R.D.N., y en reglamentaciones adicionales, es obligatorio observar las que se detallan en los siguientes artículos.

ARTICULO Nº 97

Está terminantemente prohibido fumar en los puestos de abastecimiento, zona de Pits, boxes y pista en cualquier clase de evento.

ARTICULO Nº 98

Está prohibido a todas las personas que intervengan en cualquier tipo de competencia o evento, portar armas, bebidas alcohólicas y/o drogas alucinógenas, tranquilizantes o estimulantes.

ARTICULO Nº 99

Está prohibido a los pilotos, copilotos, navegantes y acompañantes de una competencia o evento ingerir bebidas alcohólicas y/o hacer uso de cualquier clase de drogas alucinógenas, tranquilizantes o estimulantes.

ARTICULO Nº 100

Está prohibido a los Pilotos o copilotos competir bajo los efectos de alcohol o sustancias psicotrópicas.

ARTICULO Nº 101

El sólo indicio de infracción de los artículos 98, 99 y 100 bastará para que se ordene el retiro inmediato del infractor, además se hará acreedor a una multa de dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes. Adicionalmente el caso será remitido a la Comisión Disciplinaria de la F.C.A.D.

ARTICULO Nº 102

En todos los eventos de velocidad, los pilotos y copilotos tienen la obligación de llevar casco de seguridad debidamente asegurado durante todo el tiempo que estén en

competencia, prueba de clasificación o entrenamientos. Los cascos a que se refiere el presente artículo deben cumplir las normas **SNELL** o **SFI**. Deberán tener visera y ésta se mantendrá cerrada permanentemente. Se exigirá el casco integral con visera para tripulaciones que conduzcan vehículos abiertos, tipo fórmulas o prototipos, etc.

En Rally, el uso de casco de seguridad será obligatorio durante los tramos cronometrados, pruebas especiales o de competencia para el caso de pruebas de regularidad.

Los cascos deberán tener de manera obligatoria las etiquetas que certifiquen su homologación, acorde con la lista técnica # 25 del Reglamento Deportivo Internacional de la F.I.A

Ejemplo:



En ambos casos la norma deberá estar certificada en el casco y se deberá poder ver fácilmente.

ARTICULO N° 103

En todas las competencias de velocidad, los pilotos y copilotos tienen la obligación de llevar puestos overoles, guantes y botas de material antifiama tipo Nomex, todo el tiempo que estén en competencia, pruebas de clasificación y entrenamientos.

Se exceptúan las pruebas de Todo Terreno, fomento, rally, Piques ¼ de Milla (categorías con tiempos superiores a 16 segundos, al menos que sea explícitamente descrito en reglamentos particulares y/o generales.

Los overoles deberán ir marcados con el nombre del piloto, su grupo sanguíneo y RH.

Los overoles autorizados para competencia son aquellos que cumplen con el estándar **FIA 8856-2000**, homologados según lista técnica # **27** del Reglamento Deportivo Internacional:



También se acepta el estándar SFI mínimo 3.2A/5

PARAGRAFO: Para las competencias Todo Terreno es obligatorio el uso de las cuelleras. Se recomienda su uso para las demás modalidades.

En competencias en donde se requiera reabastecimiento de combustible el personal que efectúe esta operación deberá tener el siguiente equipo: Overol Nomex, guantes, balaclava (monja) en Nomex y gafas de seguridad industrial.

ARTICULO Nº 104

Está prohibido presentarse a competencia con la indumentaria y/o vestimenta inadecuada o sucia.

ARTICULO Nº 105

No está permitido el uso Plexi-glass en la ventana del Piloto, en esta deberá utilizarse únicamente Malla de Protección perfectamente anclada.

ARTICULO Nº 106

No está permitido el uso de tapetes en la zona de Pits.

ARTICULO Nº 107

Durante el desarrollo de un evento, el Director, previa aprobación del Colegio de Comisarios Deportivos, podrán retirar cualquier vehículo cuando, a su juicio el piloto; conduce en forma peligrosa, demasiado lento, estorba a los demás participantes, comete repetidamente serios errores o demuestra falta de control del vehículo. De igual manera cuando es excesivamente lento.

6. ASISTENCIA EN PISTA

ARTICULO Nº 108

Un vehículo en competencia sólo podrá movilizarse por el impulso de su propio motor. Los competidores podrán recibir ayuda en los siguientes casos: Competencias en cualquier escenario:

- a. Para retirar el vehículo de la vía y estacionarlo en forma que no constituya peligro para los demás competidores
- b. Para arreglo o reparación del vehículo, pero únicamente en la zona de abastecimiento o de Pits.
- c. En competencias en escenarios distintos a circuitos cerrados, como en el caso de los Rallies, para colocar el vehículo en la vía si éste hubiere salido de ella.

La ayuda prevista en el inciso C del presente artículo, podrá ser recibida exclusivamente en el sitio mismo donde ocurra la dificultad, pero en ningún caso para trasladar o remolcar el vehículo sobre el trayecto. En competencias de circuito la única asistencia autorizada es la provista por las autoridades de competencia.

Sera el Director de Carrera quien determinara cual es el momento preciso para efectuar el servicio y las condiciones del mismo, velando por la seguridad y la integridad de los competidores, sin que haya lugar a reclamos por parte de delegados y/o Pilotos.

ARTICULO N° 109

El servicio de grúa o vehículo de servicio en los eventos de circuito se prestará a discreción del director del evento así:

- a. Competencias hasta de una hora, no se tendrá derecho a servicio de grúa. En caso de recibir la ayuda, el vehículo no podrá seguir en competencia.
- b. Entre una (1) y tres (3) horas de duración se tendrá derecho hasta un servicio de grúa o vehículo de servicio.
- c. En competencias de más de tres (3) horas de duración, se tendrá derecho hasta tres servicios de grúa.

Si un vehículo recibe la ayuda por parte de los oficiales se asimilará al servicio de la grúa o vehículo de rescate.

ARTICULO N° 110

Para las carreras de duración, no se tendrá derecho a servicio de grúa o vehículo de servicio en los últimos treinta (30) minutos de carrera.

ARTICULO N° 111

Si en el proceso de remolque o recuperación de un vehículo que ha recibido asistencia por parte de un vehículo de asistencia o de los oficiales de ruta, pudiere reanudar la marcha, este deberá dirigirse a la zona de Pits, como si estuviera inmovilizado. No se podrá aprovechar en ningún caso el auxilio de la grúa, vehículo oficial de asistencia o la fuerza de los oficiales de ruta para prender el motor, desatascar el vehículo, etc. y retomar la carrera en el sitio del percance, solo lo podrá hacerlo desde su respectivo box.

ARTICULO N° 112

Las vías de servicio deberán estar en todo momento libres. En caso de alguna obstrucción por parte de vehículos de pilotos o acompañantes, estos estarán sujetos a una sanción.

7. REUNION DE PILOTOS

ARTICULO Nº 113

Antes de la realización de toda carrera se llevará a cabo una reunión de pilotos, presidida por el Director de competencia, quien podrá estar acompañado por las demás autoridades de la competencia y con el objeto de:

- a. Llamado a lista de los participantes.
- b. Impartir instrucciones e informar sobre normas deportivas y de seguridad.
- c. Comunicar las disposiciones complementarias a las que contemple el Reglamento Particular.
- d. Informar sobre las características especiales de la competencia.
- e. Comunicar la conformación de las categorías y clases, si las hubiere.
- f. Resolver detalles e interrogantes presentados por los competidores.
- g. Efectuar si fuere el caso, el sorteo de número de los vehículos.
- h. Escuchar el informe de seguridad.

ARTICULO Nº 114

La reunión de pilotos tendrá lugar en el sitio y hora indicados en el Reglamento Particular del evento.

Este sitio deberá ser un recinto cerrado provisto por la organización, que cuente con las comodidades necesarias para tal fin como son sillas, sonido y elementos audiovisuales para el buen desarrollo de la misma.

ARTICULO Nº 115

La asistencia a la reunión es obligatoria para todos los pilotos inscritos, sin excepción y éstos no pueden ser remplazados por ninguna otra persona, en caso de no poder asistir por fuerza mayor, se deberá diligenciar comunicación escrita y firmada por el piloto, al colegio de Comisarios quienes determinaran las acciones respectivas. Dicha comunicación deberá ser radicada únicamente en las oficinas de la F.C.A.D el último día hábil anterior a la competencia hasta las 5:00 P.M., en este caso deberá asistir a la reunión el delegado del equipo.

No se admitirá la presencia de personas distintas a las aquí establecidas.

Las comunicaciones escritas de última hora no eximen al piloto de la obligación de asistir a la reunión y por lo tanto tampoco de ser sancionado por la no asistencia.

Ningún piloto podrá abandonar la reunión sin autorización del Director.

ARTICULO Nº 116

La no presencia del piloto al llamado de lista o la no entrega de su licencia o aval deportivo al ingreso de la reunión de pilotos inscritos, será penalizada con la pérdida del derecho de salir a clasificar o en su defecto perderá los tiempos si esta ya se realizó.



ARTICULO N° 117

Los pilotos deberán presentarse a la reunión de pilotos, debidamente uniformados con sus elementos reglamentarios.

ARTICULO N° 118

Durante la reunión de Pilotos está prohibido el uso de elementos distractores como celulares y demás aparatos de comunicación.

8. REVISIÓN TÉCNICA Y HOMOLOGACIÓN

ARTICULO N° 119

Todos los vehículos inscritos para participar en un evento de velocidad o en un Rally deberán ser presentados para la correspondiente revisión técnica en el sitio y dentro del plazo establecido en el Reglamento Particular de la competencia.

El acceso al sitio de revisión técnica estará reservado exclusivamente al piloto titular de cada vehículo inscrito en la competencia o aquella persona designada por él para presentar el vehículo ante los oficiales de la competencia. No se admitirá, bajo pretexto alguno, a otras personas.

ARTICULO N° 120

Todo vehículo al ser presentado a revisión técnica debe encontrarse en perfecto estado mecánico y cumplir absolutamente todas las medidas de seguridad detalladas en los siguientes anexos:

- a. Carreras de velocidad: Anexo C
- b. Rally: Anexo D

Las medidas de seguridad para los vehículos de carreras de una categoría especial no prevista en el anexo C y contemplada en reglamentación adicional, serán aquellas especificadas en tal reglamentación.

ARTICULO N° 121

No podrá participar en una competencia el vehículo que no haya sido aprobado por los Comisarios Técnicos o que no fuese presentado a revisión técnica.

ARTICULO N° 122

En caso de no presentación de un vehículo a la revisión técnica dentro del horario establecido en el Reglamento Particular de una competencia, solamente el Colegio de Comisarios podrán autorizar su revisión técnica. Esta será extraordinaria y debe ajustarse a lo establecido en el reglamento particular del evento.

ARTICULO N° 123

Si un competidor fuere excluido de una competencia de acuerdo con lo previsto en los artículos 120 y 121 del presente R.D.N. no tendrá derecho a la devolución del valor que hubiere pagado por inscripción.



ARTICULO Nº 124

Cuando por circunstancias especiales de fuerza mayor, la revisión técnica no pudiese efectuarse en el sitio y horario establecido en el Reglamento Particular de una prueba, se podrá disponer para su realización en otro sitio y horario, dando aviso oportuno del cambio, mediante resolución emana por el Colegio de Comisarios.

ARTICULO Nº 125

Los Comisarios Técnicos verificarán si los vehículos revisados reúnen las condiciones mecánicas y de seguridad reglamentarias, de acuerdo con el anexo técnico correspondiente a cada categoría.

ARTICULO Nº 126

Las reparaciones o arreglos que los Comisarios Técnicos consideren necesarios para que un vehículo reúna las condiciones mecánicas y de seguridad reglamentarias, deberán ser hechos por el respectivo competidor dentro del plazo que se le conceda para presentar el vehículo a una nueva revisión.

ARTICULO Nº 127

Si al ser presentado a una nueva revisión, acorde con el artículo 126 un vehículo fuere definitivamente excluido de una competencia porque no le han sido efectuadas las reparaciones indicadas por los Comisarios Técnicos, no habrá lugar a devolución alguna del valor de la inscripción.

ARTICULO Nº 128

Efectuada la revisión de un vehículo correspondiente a una de las categorías previstas en los anexos del R.D.N. o a una categoría especial contemplada en reglamentación adicional, los Comisarios Técnicos indicarán en el formulario de inscripción del vehículo las observaciones pertinentes al estado mecánico del mismo en relación con las normas establecidas para la respectiva categoría.

ARTICULO Nº 129

Efectuada la revisión técnica de un vehículo correspondiente a una de las categorías no previstas en el anexo C del R.D.N. los Comisarios Técnicos indicarán en el formulario de inscripción del mismo, las observaciones pertinentes para su clasificación por categoría y clase de acuerdo al anexo J del C.D.I.

Con base en las anotaciones y el concepto de los Comisarios Técnicos, corresponderá a éstos homologar el vehículo en la respectiva categoría y clase.

ARTICULO Nº 130

Los competidores deberán presentar la ficha de Homologación de su vehículo en el formulario que la Federación entregará para tal fin, con una antelación de veinte (20) días del inicio de su participación. Todo competidor que inscriba en una competencia un vehículo de un modelo nuevo de una categoría distinta a aquellas previstas en los anexos del Reglamento Técnico del presente R.D.N., no incluido en la lista de vehículos homologados en el C.D.I. o en los boletines periódicos de homologación de la F.I.A., deberá obtener del fabricante del vehículo la correspondiente ficha de homologación. La

ficha deberá ser presentada a los Comisarios técnicos de la F.C.A.D veinte (20) días antes de su debut en un campeonato o copa. Quedará a criterio de los Comisarios Deportivos y Técnicos, de acuerdo con las características del vehículo y las disposiciones del anexo J del C.D.I. la homologación de aquél en la categoría que corresponda.

ARTICULO Nº 131

Si un competidor decide no participar en una competencia debido a un fallo emitido por los Comisarios Deportivos y Técnicos de la F.C.A.D. respecto a la categoría y clase de su vehículo, tendrá derecho a la devolución del cincuenta por ciento (50%) del valor que hubiese pagado por derecho de inscripción.

ARTICULO Nº 132

Ningún vehículo podrá sufrir alteración alguna después de haber sido revisado, aprobado y homologado en la respectiva categoría y clase. Cualquier infracción a éste requisito será motivo de exclusión de la competencia.

ARTICULO Nº 133

Todo vehículo que sufre un accidente durante una carrera de velocidad deberá entrar a la zona de Pits, hubiese o no recibido auxilio de los oficiales o vehículos de servicio y únicamente podrá reingresar a la pista previa autorización del Comisario Técnico. El incumplimiento de ésta disposición será motivo de exclusión.

Cuando por consideración del Director de carrera sea necesario que el Piloto y o tripulantes del vehículo deban ser revisados por el médico oficial del evento, estos deberán hacerlo de manera inmediata. El médico informara a Dirección y dará el visto bueno para que puedan retomar la prueba.

ARTICULO Nº 134

En cualquier momento durante el desarrollo de una competencia, los Comisarios Deportivos de la F.C.A.D. podrán ordenar la revisión mecánica de un vehículo cuando lo consideren necesario. Igualmente podrán, a su juicio, disponer que se efectúe tal revisión por solicitud escrita de la entidad organizadora, para tal efecto dispondrán lo pertinente con los Comisarios Técnicos de la F.C.A.D.

ARTICULO Nº 135

Si un competidor se opusiere a la revisión técnica de que tratan los artículos 133 y 134, será excluido de la competencia y se dará traslado del caso a la Comisión Disciplinaria para su estudio.

ARTICULO Nº 136

Cualquier vehículo participante en un evento de velocidad podrá, a juicio de los Comisarios Deportivos, ser sometido a revisión técnica especial, con el objeto de ratificar su estado mecánico u homologación en la respectiva categoría. Al efecto, inmediatamente concluya la carrera o pruebas de clasificación, el vehículo deberá entrar al parque cerrado especial contemplado en el artículo 202 del presente R.D.N. La

reincidencia en una exclusión motivada por la revisión técnica se remitirá a la Comisión Disciplinaria de la F.C.A.D.

ARTICULO Nº 137

Al finalizar la carrera y después de dejar el vehículo en parque cerrado, el Piloto, Copiloto o un delegado, deberán estar atentos en caso de que sean solicitados por la Comisión Técnica para la revisión post competencia. De igual manera deberán disponer de los elementos necesarios para dicha revisión.

El no acatamiento a esta norma se considerará como rehusar a la revisión y será penalizado con la exclusión.

ARTICULO Nº 138

Cuando en una competencia de ruta o Rally que se efectúe por etapas y el Reglamento Particular disponga la revisión técnica de los vehículos participantes a la terminación o antes de la iniciación de una o más etapas, aquella se realizará conforme a las disposiciones contempladas en los artículos del presente capítulo del R.D.N.

ARTICULO Nº 139

Una vez comenzada una prueba o carrera, así constare de una o más series, ningún piloto podrá cambiar el vehículo bajo ningún pretexto.

ARTICULO Nº 140

Tratándose de campeonatos o copas que incluyan reglamentos técnicos adicionales, las revisiones y homologaciones de que trata el presente capítulo se efectuará teniendo en cuenta tales disposiciones.

9. TRIPULACIONES

ARTICULO Nº 141

Acorde como se encuentre pactada una competencia en el Reglamento Particular de la misma esta se denominara como competencia de velocidad o de duración según sea el caso. En cada uno de los casos cada vehículo podrá ser tripulado por uno o más pilotos cumpliendo con lo estipulado en el siguiente artículo.

ARTICULO Nº 142

El tiempo máximo de conducción de un piloto es de ciento veinte (120) minutos, con un descanso obligatorio de treinta (30) minutos mínimo entre turno y turno. Si el piloto hace un turno inferior deberá cumplir con el descanso estipulado, independientemente si es piloto en distintos vehículos durante la competencia. El piloto que viole este artículo será sancionado con la exclusión del equipo en la respectiva prueba.

El Colegio de Comisarios podrá autorizar que el Piloto pueda conducir en un turno de hasta ciento ochenta (180) minutos como máximo, siempre y cuando:

- a. En el Reglamento Particular este estipulada la posibilidad de aumentar la conducción por piloto hasta este máximo, ciento ochenta (180) minutos.

- b. Que el Piloto cuente con el visto bueno de la Comisión Médica, quienes podrán solicitarle como pre requisito para la aprobación del aumento máximo de su conducción, un examen médico adicional, que permita dar certeza de de que cumple con las condiciones necesarias para su rendimiento y seguridad.
- c. El Piloto que conduzca bajo esta condición, deberá tener un descanso obligatorio de sesenta (60) minutos como mínimo entre turno y turno, aún si pilotea distintos vehículos en competencia.

ARTICULO Nº 143

Cuando se hubiere cumplido el tiempo reglamentario de competencia, la señal de fin de carrera se dará a partir del momento en que el vehículo que encabeza la prueba cruce la línea de meta. El registro de clasificación al paso por la línea de meta se suspenderá a los tres minutos después de cruzar tal línea el primer vehículo.

10. ZONA DE PITS

ARTICULO Nº 144

En todos los eventos de circuito se dispondrá de una zona de Pits debidamente adecuada para estacionamiento, trabajos mecánicos y abastecimiento de los vehículos participantes.

ARTICULO Nº 145

En Autódromos la zona de Pits estará dividida en tres (3) sectores, como sigue:

- a. El de estructura cubierta o Boxes para estacionamiento, trabajos mayores y prolongados de los vehículos.
- b. El de abastecimiento y trabajos menores o cortos, comprendido entre la estructura cubierta y la primera línea divisoria del pavimento.
- c. El de circulación, comprendido entre la antes citada línea divisoria y el muro de separación de la pista.

En escenarios distintos a autódromos, la zona de Pits deberá comprender, como mínimo, un sector de trabajos mecánicos y de abastecimiento y un sector de circulación, debidamente demarcados.

ARTICULO Nº 146

En la zona de Pits demarcada de acuerdo al artículo 145 se admitirá a Pilotos, Delegados con licencia, Preparadores, Auxiliares de Mecánica y Cronometristas debidamente provistos de su respectiva credencial para el evento según lo establecido en el Reglamento Particular. Por ningún motivo se permitirá la presencia de personas distintas a aquellas mencionadas en el presente artículo.

Todas las personas autorizadas deberán permanecer dentro del box de su respectivo equipo salvo los cronometristas quienes deberán estar identificados y los mecánicos al momento de realizar asistencias a su vehículo.

Por derecho propio las autoridades deportivas tendrán libre acceso a la zona de Pits. Personas diferentes a los incluidos en el presente artículo deberán portar credencial autorizada por la F.C.A.D. o la identificación expedida por el escenario o Club organizador (Credenciales, manillas, etc.).

ARTICULO N° 147

Durante la realización de una competencia en Autódromo, ninguno de los vehículos participantes que no estuvieren compitiendo en la pista, podrá permanecer estacionado en sitio alguno distinto a su respectivo box. Únicamente podrán ser retirados de los boxes, para ser ubicados en los sitios demarcados en el tramo de salida de la zona de Pits durante las prácticas cronometradas y cuando lo indique la dirección, para la formación preliminar de la grilla de partida.

En escenarios distintos a autódromos, los vehículos permanecerán estacionados en el sector de abastecimiento, pero no podrán hacerlo en el sector de circulación, serán situados en el tramo de salida de Pits únicamente para los efectos previstos en el párrafo anterior.

ARTICULO N° 148

Todos los trabajos o reparaciones de un vehículo deben efectuarse únicamente en la zona de Pits o por motivos de fuerza mayor, en otra zona previamente autorizada por la dirección de la respectiva carrera.

ARTICULO N° 149

En la zona de Pits únicamente podrán permanecer los vehículos participantes en una competencia. Bajo ningún pretexto, se permitirá estacionar vehículos distintos.

ARTICULO N° 150

Está terminantemente prohibido en cualquiera de los sectores que dividen la zona de Pits o en la pista:

- a) Fumar.
- b) Ingerir o estar bajo los efectos de bebidas alcohólicas o sustancias psicotrópicas.
- c) El ingreso de cualquier tipo de arma.
- d) El ingreso de niños menores de 12 años, en caso de duda sobre su edad, deberán presentar el respectivo documento de identidad o no podrá ingresar.
- e) El ingreso a personas con discapacidad o en sillas de ruedas o con muletas.
- f) El ingreso de mujeres embarazadas.
- g) Presencia de personas acompañantes o personal no autorizado
- h) Ingresar a Pits o a la pista sin la debida precaución.
- i) El ingreso a la zona con prendas que no cubran totalmente la piel (pantalónetas, faldas, etc.).
- j) El ingreso de personas con medias veladas.

ARTICULO N° 151

No está permitida la permanencia de acompañantes y/o miembros del equipo en la zona de mecánica Rápida o circulación, estas zonas deben permanecer libres para permitir el paso e ingreso de vehículos. Solo se permite a los Pilotos, mecánicos o

preparador estar en la zona de Mecánica rápida, mientras se está efectuando alguna labor en el vehículo de competencia.

ARTICULO Nº 152

En la zona de Pits está prohibido realizar derrames de aceite o gasolina, en caso de que ocurriesen, se deben solucionar de inmediato.

ARTICULO Nº 153

La prolongación de la línea de meta a la entrada de la zona de Pits es considerada como parte oficial del recorrido y por lo tanto, cada vez que un vehículo la use, su paso por ella le será computado como una vuelta. En ningún caso podrá franquearla si es asistido por una grúa, vehículo oficial de apoyo, Comisarios y/o mecánicos.

No podrá ser declarado ganador el vehículo que ocupando la primera posición pase la línea de meta de la zona de Pits al momento en que se ondee la Bandera a cuadros, para ser Ganador es obligatorio pasar la meta en la Pista.

ARTICULO Nº 154

Se prohíbe cualquier atención mecánica en el sector de circulación y/o dejar herramienta, elementos mecánicos o personal sobre dicha vía. Todo vehículo que reciba tal atención durante una carrera será sancionado de acuerdo al Código Disciplinario del RDN; si fuere durante las prácticas cronometradas será excluido de las mismas y los tiempos que hubiere registrado antes de la exclusión serán anulados.

ARTICULO Nº 155

Durante las prácticas, pruebas de clasificación y carrera, el acceso a la zona de Pits está autorizado solamente por las vías de desaceleración.

ARTICULO Nº 156

Cuando un competidor entra de la pista a la zona de Pits, deberá observar las siguientes medidas de prevención:

- a. Tomar el desvío a la vía de desaceleración con la debida precaución y a velocidad moderada.
- b. Detener el vehículo frente al respectivo puesto de abastecimiento, sin obstruir la vía en el sector de circulación.

ARTICULO Nº 157

Ningún vehículo podrá ingresar a la zona de Pits por sitio diferente a la entrada principal de los mismos, salvo en el caso que venga remolcado o halado por un vehículo oficial de asistencia y en este caso siempre será entregado por la parte trasera de los Pits y partirá nuevamente desde su lugar de garaje. Cualquier ingreso por otro sitio es motivo de exclusión.

Ningún vehículo podrá salir de Pits a la Pista por un sitio distinto a la salida oficial de Pits.

ARTICULO N° 158

Está prohibido cruzar o pisar en cualquier dirección de la línea divisoria entre la vía de aceleración y la pista que se encuentra a la salida de Pits, excepto en caso de fuerza mayor, así considerado por el Director y los Comisarios Deportivos.

ARTICULO N° 159

En la zona de Pits está prohibido circular en contravía.

ARTICULO N° 160

Para movilizar un vehículo en reverso deberá hacerse empujado. Solamente en la zona posterior a los boxes se podrá poner en marcha el vehículo en los dos sentidos.

ARTICULO N° 161

Los equipos conformados por los pilotos y sus auxiliares deberán dar estricto cumplimiento a las siguientes normas:

- a. Cada vehículo podrá ser atendido por un máximo de cuatro (4) auxiliares acreditados y el segundo piloto.
- b. El tiempo de permanencia en la zona de mecánica rápida no podrá exceder los cinco (5) minutos.
- c. En cada box (o sitio de abastecimiento si no hubiere box) el respectivo equipo deberá proveer un extintor propio, marcado con el numero del vehículo (un extintor por cada vehículo), con una capacidad mínima de diez (10) libras de gas Solcaflam o Polvo Químico Seco y con fecha de vencimiento vigente.
- d. Un recipiente de boca ancha con capacidad de cinco (5) galones con material absorbente (cal, aserrín) para los líquidos y combustible que pudieren derramarse.
- e. Los combustibles deben almacenarse en recipientes cerrados.
- f. Cada equipo podrá almacenar combustible en el box en un máximo del 110 % de la capacidad del tanque del vehículo.
- g. El suministro de combustible a los vehículos debe hacerse por gravedad. No se permiten equipos de llenado a presión. El personal que realice ésta labor deberá cumplir lo establecido en el Artículo 103 del presente R.D.N.
- h. Los sectores de abastecimiento y de circulación deben permanecer despejados de herramientas, repuestos, recipientes o cualquier otro objeto que obstaculice la movilización o circulación de los vehículos.
- i. No se permite colgar del techo de los Pits ningún tanque de abastecimiento.
- j. La parte más alta del tanque de abastecimiento no podrá estar a una altura superior de dos (2) metros del piso donde está apoyado.
- k. No se permite en la zona de abastecimiento o de Pits el uso de equipos de soldadura eléctrica o autógena, esmeriles, herramientas eléctricas o compresores. Solamente se permite el uso de herramientas neumáticas.

- I. Los equipos que cuentan con pipas, cuya mezcla interior contenga oxígeno, estos deberán tener un sistema de transporte con ruedas, para poder facilitar su extracción de la zona de Pits, así mismo, deberán tener un sistema que los mantenga fijos, para evitar su caída y a su vez tener la posibilidad de soltarlos con facilidad.

ARTICULO Nº 162

Cualquier piloto o persona autorizada por él, que conduzca el vehículo en forma peligrosa o que circule a alta velocidad por la zona de Pits, será sancionado. En caso de ser reincidente durante el mismo evento, la sanción podrá ser incrementada.

En la zona de Pits no se podrán sobrepasar los 60 Km/h (37.3mph).

ARTICULO Nº 163

Cada piloto o equipo nombrará un Delegado, provisto de licencia expedida por la F.C.A.D. quién será responsable de suministrar al oficial de Pits correspondiente toda la información que éste requiera sobre tipo de reparación efectuada en el vehículo, cambio de piloto en carreras de duración, o cualquier otra que facilite el control deportivo. El hecho de no suministrar la información requerida por un oficial, acorde con lo previsto con el presente artículo, suministrarla erróneamente o en cualquier forma, entorpecer las funciones del mismo, será sancionado.

11. GRILLAS DE PARTIDA

ARTICULO Nº 164

Las grillas de partida de las competencias de velocidad se conformarán de acuerdo a lo establecido en el presente capítulo y utilizando en su orden los mecanismos siguientes:

- a. Mediante prácticas cronometradas oficiales.
- b. En caso de no poderse llevar a cabo las prácticas cronometradas, se organizaran de acuerdo al orden de las posiciones ocupadas según puntaje acumulado hasta el momento en la copa o campeonato.
- c. Si no pudiere cumplirse ninguno de los anteriores mecanismos se configurará por sorteo. Pero respetando el orden de las categorías de mayor a menor cilindrada.

ARTICULO Nº 165

Las prácticas cronometradas se regirán por las siguientes disposiciones, y aquellas que pudiere establecer el respectivo Reglamento Particular en lo referente a lugar, fecha y hora:

- a. Para las categorías previstas en los anexos del reglamento técnico del presente R.D.N., se podrán hacer por grupos o por categorías, según lo dispuesto en el Reglamento General de la Copa, de conformidad con el presente artículo.

- b. Para las categorías distintas a las contempladas en el inciso anterior, homologadas de acuerdo con aquellas previstas en el C.D.I., se harán en grupos, por categorías y clases después de la homologación de los vehículos por los Comisarios Deportivos y Técnicos. Aprobados en la revisión técnica.
- c. Únicamente podrán tomar parte en las prácticas cronometradas los vehículos aprobados en la revisión técnica.
- d. Cada vehículo solo podrá ser conducido por el o los pilotos inscritos en la carrera y ningún piloto podrá hacerlo en un vehículo distinto a aquel para el cual se hubiere inscrito.
- e. Se registrarán los tiempos de cada una de las vueltas completas oficialmente cronometradas, cubiertas por cada vehículo.
- f. Se asignará a cada vehículo su puesto de salida en la grilla de acuerdo con el mejor tiempo de las vueltas oficialmente cronometradas.
- g. En caso de empate entre dos o más vehículos, los puestos de salida de estos serán determinados por el siguiente mejor tiempo de cada vehículo. Si el empate persiste, se realizará un sorteo entre los vehículos empatados.
- h. Los vehículos que no clasifiquen oficialmente, serán alineados en la grilla de salida inmediatamente detrás del último vehículo de su grupo clasificado, En caso de ser más de un vehículo la posición se hará asignada por cronometraje.
- i. En campeonatos que prevean bonificación en puntos por posición en la clasificación, estos no serán otorgados sino se llevasen a cabo las mismas.
- j. En caso de que un vehículo sea excluido en la post-competencia por temas mecánicos, no tendrá derecho a esta bonificación.

ARTICULO N° 166

Cuando en una misma carrera compitieren vehículos de dos o más categorías incluidas en un mismo grupo en las prácticas cronometradas, de conformidad con lo previsto en el inciso “a” del artículo anterior, la asignación de los puestos de salida en la grilla se hará sin distinción de categorías, de acuerdo con los tiempos de clasificación de todos los vehículos agrupados.

ARTICULO N° 167

Además de las disposiciones previstas en el artículo anterior, regirán las siguientes:

- a. El cronometraje de cada vehículo se iniciará después de cada salida de Pits a la pista, en el momento en que el vehículo cruce, por primera vez, la línea de meta. A partir de ese momento, cada una de las vueltas completas será oficialmente cronometrada.

- b. Dentro del horario de las prácticas cronometradas establecido para la respectiva categoría, cada vehículo podrá cubrir un número ilimitado de vueltas oficialmente cronometradas.

ARTICULO N° 168

Todas las prácticas cronometradas se efectuarán dentro de los horarios establecidos para cada categoría en el Reglamento Particular de la respectiva competencia o en su defecto, anunciados en la reunión de pilotos, prevista en el mismo; tales horarios, solamente podrán ser modificados por motivos de fuerza mayor, a juicio del Director con la aprobación del Colegio de Comisarios.

Ningún piloto podrá cubrir sus vueltas cronometradas fuera del horario correspondiente a su categoría.

ARTICULO N° 169

No está permitido realizar prácticas durante las clasificaciones, aun cuando se ha penalizado al vehículo con la pérdida del derecho a salir a clasificar.

ARTICULO N° 170

Ningún vehículo podrá salir a las prácticas o clasificaciones sin el sello de revisión técnica.

ARTICULO N° 171

La responsabilidad de los elementos de cronometraje (transponder) es responsabilidad exclusiva del equipo. Por ningún motivo la organización se hará responsable del mal funcionamiento o ausencia de los mismos. Ante la falla de estos no cabe reclamación o demanda alguna.

ARTICULO N° 172

En el caso que un vehículo no tenga en funcionamiento su equipo de cronometraje o no lo tenga abordo, no tendrá tiempos oficiales y no serán homologables los que provea el equipo afectado.

ARTICULO N° 173

El participante que exceda su tiempo máximo (110% del primero) en una práctica cronometrada, le serán anulados todos sus tiempos realizados en dicha práctica. Excederse del máximo de tiempo ocasionará que su participación en el evento se condicione a mejorar su desempeño en carrera siempre y cuando la capacidad de la pista lo permita. Si no mejora, estará sujeto a ser retirado de la competencia.

ARTICULO N° 174

Ningún piloto podrá tomar parte en un evento si no ha participado por lo menos en una de las sesiones de prácticas cronometradas, salvo a juicio del Comisario Deportivo del evento.

ARTICULO N° 175

Cuando por motivos de fuerza mayor, a juicio del Comisario Deportivo y el Director, las prácticas cronometradas no pudieren realizarse, se procederá de conformidad con las siguientes disposiciones:

Para una competencia válida para un campeonato o copa los puestos de salida en la grilla serán asignados como sigue:

- a. Para la primera carrera válida, o la primera serie de la misma, por sorteo.
- b. Para las validas posteriores se tendrán en cuenta el orden del campeonato y se ordenaran las categorías de la más rápida a la más lenta. En cada categoría corresponderá el primer puesto de salida al vehículo con el mayor puntaje, siguiendo en orden descendente de puntaje acumulado. En caso de empate se definirá por las mejores posiciones ocupadas en las validas anteriores, si el empate persiste se definirá por sorteo.

ARTICULO N° 176

Para que un vehículo sea admitido en la grilla de partida tendrá que haber realizado durante las prácticas cronometradas una vuelta con tiempo mínimo equivalente al 110% de la mejor vuelta del primer clasificado.

ARTICULO N° 177

La hora de cierre de ingreso a la grilla de partida estará especificada en el Reglamento Particular; una vez cerrada ningún vehículo podrá ingresar a la pista, solo podrá hacerlo hasta después de largada la prueba y una vez haya pasado el último vehículo por frente a la salida de Pits.

Los vehículos que no alcancen a formar grilla, serán ubicados en la salida de Pits, en fila india de acuerdo a su orden de llegada en el cual tomarán la partida.

ARTICULO N° 178

Si al momento de estar conformándose la grilla un vehículo tuviere que por iniciativa propia o por orden de Jueces o Comisarios, podrá volver a salir y ubicarse en su posición siempre y cuando no se haya cerrado la salida de Pits. Si el ingreso a Pits fue motivado por solicitud de los Jueces o Comisarios por evidente falla mecánica, este no podrá salir a la pista sin haber sido revisado por el Comisario Técnico.

No está permitido salir a Pista una vez se haya cerrado la Salida de Pits.

ARTICULO N° 179

Todo vehículo al formar la grilla deberá ubicarse completamente dentro del cajón correspondiente.

ARTICULO N° 180

Una vez ubicados los vehículos en la grilla está prohibida la asistencia mecánica o de cualquier índole. Se permite la presencia de un auxiliar.

ARTICULO Nº 181

Ningún vehículo podrá presentarse a grilla o la línea de salida, sucio o de forma inadecuada.

ARTICULO Nº 182

En el caso que a un vehículo alineado en la grilla sufriera algún impedimento para tomar la partida, regirán las siguientes normas:

- a. El respectivo piloto deberá levantar el brazo izquierdo hacia el exterior del vehículo para señalar el hecho, haciéndolo visible para las autoridades de carrera y demás competidores, sin abandonar el vehículo, excepto en caso de incendio.
- b. Está terminantemente prohibido a cualquier persona, con excepción de lo previsto en el inciso c, empujar el vehículo, salvo expresa autorización del director de la prueba.
- c. Los oficiales de grilla podrán empujar el vehículo, solamente para retirarlo de la pista hacia un sitio seguro.
- d. Si la falla se presenta en la grilla, antes de las vueltas de cortesía o después de las mismas, el vehículo será retirado a la zona de Pits y tomara la salida desde allí.
- e. El Piloto de un vehículo que este en grilla, podrá solicitar autorización a los oficiales para ingresar a la zona de Pits, quienes le permitirán el ingreso, pudiendo salir nuevamente a grilla siempre y cuando aun este abierta la salida a pista, en caso contrario debe tomar su partida desde Pits.
- f. Si el vehículo presenta una falla antes del cierre de pregrilla, y es ordenado por las autoridades a ingresar a Pits para solucionarlo, este podrá salir o formar grilla una vez solucione el inconveniente y previa revisión técnica, siempre y cuando aun este abierta la salida a pista, en caso contrario debe tomar su partida desde Pits.

ARTICULO Nº 183

En las vueltas de cortesía para largada detenida, el vehículo que pierda su ubicación en la grilla, podrá volver a su posición siempre y cuando no lo haya pasado el último de la grilla, de ser sobrepasado por el último, no podrá recuperarla y ocupará la última posición de la misma.

ARTICULO Nº 184

En la modalidad de partida en movimiento, el vehículo que pierda su ubicación en la grilla, no podrá recuperarla y permanecerá en la posición que este en el momento de la largada.

Todos los vehículos deberán respetar su posición, hasta el momento en que se ondee la bandera verde y se podrán realizar sobrepasos solo a partir de ese momento.

ARTICULO Nº 185

En la modalidad de partida parada, los espacios correspondientes a los vehículos que no alcancen a formar la grilla no podrán ser ocupados por ningún otro competidor.

Ningún vehículo podrá largar antes de que se ondee la bandera verde y se podrán realizar sobrepasos solo a partir de ese momento.

12. COMPORTAMIENTO EN PISTA

ARTICULO N° 186

Durante los entrenamientos oficiales y pruebas de clasificación previos a una carrera de velocidad, cada vehículo será ocupado por el o los pilotos oficialmente inscritos y bajo ningún pretexto, por otra u otras personas.

ARTICULO N° 187

En entrenamientos, pruebas de clasificación o en el transcurso de una carrera de velocidad o de fomento, en los momentos que anteceden a su iniciación o durante intervalos entre series, ningún competidor podrá recorrer la pista o ruta de la prueba en sentido contrario al de la carrera, o en reversa, incluyendo la zona de los Pits y la grilla.

ARTICULO N° 188

En el curso de una carrera de velocidad está terminantemente prohibida la presencia en la pista, circuito o ruta, de cualquier vehículo no participante en la carrera o serie que se está disputando. Exceptuándose a los vehículos de servicio a órdenes del director de carrera.

ARTICULO N° 189

Está terminantemente prohibido a cualquier persona distinta a aquellas previstas en el presente artículo, ingresar y /o cruzar la pista en cualquier sitio y dirección durante una carrera en circuito, por cualquier causa o motivo.

Están exentos de la prohibición de cruzar la pista los oficiales de una carrera, en los siguientes casos:

- a. Para retirar un vehículo competidor de la pista.
- b. Para auxiliar a un piloto accidentado.
- c. Por causa o motivo que, a juicio del Director de Carrera, lo requiera con carácter urgente, con la autorización o por orden del mismo.

ARTICULO N° 190

Durante el desarrollo de una competencia en circuito, está prohibido a cualquier persona distinta a los oficiales de la carrera situarse y/o permanecer en la berma de la pista o en sitio cercano a la misma, por cualquier causa, motivo o justificación. Toda persona que infrinja la norma aquí prevista podrá ser retirada del escenario por orden del Director del evento. El responsable de sus mecánicos y acompañantes en general es el piloto quien podrá ser sancionado.

ARTICULO N° 191

Si durante el desarrollo de una prueba, un participante tuviere que detener su vehículo por problemas mecánicos, deberá hacerlo con todas las precauciones, para evitar accidentes y retirar el vehículo de la pista o vía. En estos casos solamente podrá recibir ayuda de los oficiales de ruta.

ARTICULO N° 192

Está prohibido detener y/o abandonar el vehículo en la pista, en sitio que obstruya y/o revista peligro a otros competidores o que no permita el desarrollo normal de la competencia.

ARTICULO N° 193

En entrenamientos, pruebas de clasificación o en el transcurso de una carrera de velocidad o de fomento, el vehículo que presente una falla mecánica que implique una fuga de aceite y/o combustible deberá retirar su vehículo de la pista de manera inmediata a un lugar seguro y solicitar la ayuda necesaria a los oficiales de ruta. En caso de no hacerlo su actuación será penalizada.

ARTICULO N° 194

En ningún momento durante las pruebas de prácticas, clasificaciones y competencias se podrá hacer recorte de pista.

Todo vehículo que por cualquier circunstancia se salga del recorrido de pista y logre reanudar la competencia deberá realizarlo desde el mismo punto en donde se ocasiono la salida.

ARTICULO N° 195

Está terminantemente prohibida la ayuda, reparación o reaprovisionamiento del vehículo fuera de la zona de Pits, así como el traslado de herramienta, repuestos o cualquier otro material, efectuado por cualquier persona al sitio donde el vehículo estuviere detenido.

En caso de una reparación menor, que no requiera herramienta ni repuestos, ésta podrá ser efectuada exclusivamente por el piloto que se encuentre al mando del vehículo, siempre y cuando éste se encuentre fuera de la pista y en sitio seguro.

ARTICULO N° 196

No está permitido empujar un vehículo participante en la pista (Circuitos), así mismo, para cruzar la línea de meta.

ARTICULO N° 197

Durante el desarrollo de una carrera de circuito, todo piloto con vuelta o vueltas perdidas que fuera alcanzado por otro más rápido, y/o le sea mostrada bandera azul, deberá darle paso en forma franca e inmediata.

ARTICULO N° 198

Los sectores de entrada y salida de las curvas de un circuito podrán ser tomados por los pilotos en la forma que deseen dentro de los límites de la pista. Los sobrepasos podrán hacerse, por la derecha o izquierda de acuerdo a las posibilidades, los bordillos hacen parte integral de la pista.

ARTICULO N° 199

Las maniobras tendientes a obstaculizar a otro(s) piloto(s), tales como los cambios bruscos de dirección, juntar deliberadamente el vehículo con otros hacia el interior o exterior de la curva, o cualquier otro cambio anormal de trayectoria, están terminantemente prohibidas. Siempre se deberá respetar la línea de carrera.

ARTICULO N° 200

Cualquier maniobra obstructiva realizada por uno o varios pilotos que tengan o no intereses comunes, está prohibida, así mismo, no está permitido ponerse de acuerdo con otros competidores para facilitar la victoria y/o perjudicar a otros competidores.

Constituyen maniobras obstructivas las siguientes:

- a. Manejo de varios vehículos en una misma línea, uno al lado del otro o en forma de abanico, cuando hubiere otro vehículo tratando de adelantar.
- b. Barrer de un lado a otro la pista para impedir el sobrepaso de otro vehículo.
- c. Obstruir parte de la pista con un vehículo.
- d. Variar de manera deliberada el punto de frenado.
- e. Golpear repetidamente al vehículo antecesor.
- f. Cualquier otra maniobra que, a juicio de los Comisarios Deportivos o Director constituya manejo mal intencionado o peligroso.

ARTICULO N° 201

En las competencias, donde se tengan contempladas, paradas o detenciones obligatorias en Pits, estas se deberán cumplir a cabalidad y dentro de los tiempos establecidos en los correspondientes reglamentos Generales y/o Particulares.

Las Paradas obligatorias podrán permitir, trabajos mecánicos, repostaje de combustible y/o cambio de piloto.

No podrá realizarse la parada obligatoria, durante Suspensiones Temporales o Neutralizaciones, o, durante el cumplimiento de una Sanción o penalización.

ARTICULO N° 202

Los competidores deberán en todo momento observar y obedecer las señales de los Comisarios y oficiales transmitidas por medio de banderas u otros medios.

13. PARQUE CERRADO

ARTICULO N° 203

En todas las competencias de velocidad se dispondrá de un parque cerrado para los vehículos participantes, ubicado en sitio adecuado y debidamente custodiado.

La zona comprendida entre la línea de meta y la entrada al parque cerrado está sujeta a los mismos reglamentos que el parque cerrado.

Este será utilizado para las verificaciones técnicas pre y post-competencia.



ARTICULO N° 204

Es obligatorio presentarse a Parque Cerrado y/o revisión técnica Pre y Post-carrera, ningún participante podrá argumentar ninguna excusa para evitar este requisito.

ARTICULO N° 205

El acceso al parque cerrado estará reservado exclusivamente a un piloto titular o su delegado. Todos ellos deberán abandonar el parque cerrado una vez depositado allí el vehículo después de cumplir con el requisito de dejarlo en condición de ser revisado, además deberán permanecer disponibles en caso de ser requeridos por el Comisario Técnico.

Los pilotos o delegados, solo podrán ingresar al parque cerrado una vez concluido el plazo de permanencia reglamentario de los vehículos, para retirarlos; por ningún motivo o pretexto podrán hacerlo antes de concluir el mencionado plazo.

ARTICULO N° 206

Sin excepción y por ningún motivo tendrán acceso a un parque cerrado, una vez depositados los vehículos, personas distintas a los oficiales del parque cerrado, el Director y Subdirector de la competencia, los Comisarios Técnicos, los Comisarios Deportivos y el personal autorizado o de vigilancia, hasta el momento y la hora indicadas por las autoridades del evento.

ARTICULO N° 207

Está prohibido, el efectuar trabajos mecánicos en parque cerrado.

14. PUNTAJES

ARTICULO N° 208

Cada campeonato deberá contemplar en su reglamento general el sistema de puntuación que se asignara a los participantes. Cuando en un campeonato en su sistema de puntuación contemple alguna bonificación en puntos, esta se perderá en caso de exclusión o descalificación del vehículo que los haya obtenido.

ARTICULO N° 209

Es obligación del organizador asignar el puntaje oficial correspondiente a cada competidor.

ARTICULO N° 210

Los puestos de clasificación de una competencia realizada a series se definirán sumando los puntos parciales de las series de cada competidor. En caso de empate al sumar los puntos parciales, se procederá como sigue:

- a. Será ganador del empate el vehículo con mejor vuelta de clasificación, independiente del número de series de clasificación.
- b. Si el empate persiste ganará el piloto que ocupe la mejor posición en la serie más rápida.
- c. Si el empate persiste, ganará el vehículo que tenga el mejor tiempo sucesivo en las practicas cronometradas.

- d. Si el empate persiste, o si no se hubieren realizado prácticas cronometradas, se declarará empatado el respectivo puesto de clasificación de la competencia obteniendo cada uno el puntaje del puesto empatado. Para la distribución de premios en efectivo se sumarán los valores de los puestos en discusión y se repartirán en partes iguales.

ARTICULO Nº 211

En caso de presentarse empates en la clasificación general de un Campeonato o Copa este se dirimirá acorde con el siguiente método:

- a. Será ganador del empate el vehículo que tuviese el mayor número de victorias durante el Campeonato o Copa.
- b. Si el empate persiste, será ganador el vehículo que haya ocupado el mayor número de mejores posiciones durante el Campeonato o Copa.
- c. Si el empate persiste será ganador el vehículo que hubiese clasificado más veces por delante del otro en todo el campeonato.

Si el empate persiste, ganará el vehículo con los mejores tiempos de clasificación sucesivos durante el Campeonato o Copa.

15. CLASIFICACIONES

ARTICULO Nº 212

En todas las competencias de velocidad la clasificación final de los competidores se hará por categorías y clases si las hubiere. En ninguna de ellas podrá declararse a un competidor ganador absoluto del evento salvo en competencias de categoría única.

ARTICULO Nº 213

En toda competencia de velocidad, excepto en carreras de duración reglamentaria, será vencedor en su categoría y clase si las hubiere, el competidor que habiendo conducido un vehículo debidamente inscrito, revisado, aceptado y cumplido todos los requisitos reglamentarios, hubiere cubierto en menor tiempo el recorrido de la prueba, aumentadas las penalizaciones a que se hubiere hecho acreedor. En la misma forma se definirán, en su orden, los puestos secundarios.

En las competencias de duración reglamentarias será vencedor el competidor que, habiendo cumplido los requisitos contemplados en el presente artículo, hubiere completado el mayor número de vueltas del circuito a la conclusión del tiempo reglamentario. Los puestos secundarios se definirán por orden descendente de número de vueltas completadas.

ARTICULO Nº 214

La clasificación final de todas las competencias de ruta y de circuito obedecerá a las siguientes normas:

- a. Competencias de ruta. Solo clasificarán los competidores que hayan cumplido el recorrido total de cada etapa, si las hubiere y la distancia total de la prueba en el tiempo máximo establecido en el Reglamento Particular del evento.
- b. Competencias de circuito. Clasificarán los competidores que hubieren cumplido como mínimo el setenta por ciento (70%) de la distancia recorrida por el ganador de la respectiva categoría o clase. Si este porcentaje se presentare en un número decimal el competidor deberá completar la siguiente vuelta para poder clasificar.
- c. Para las carreras pactadas a dos o más series, cada serie clasificará individualmente.

ARTICULO Nº 215

Cuando en una prueba de montaña, kilómetro contra reloj o Piques ¼ de milla, el Reglamento Particular disponga la realización de dos o más intentos o series, para efectos de clasificación se registrará el mejor de los tiempos impuestos por cada competidor en los intentos o series en que haya participado.

IV. BANDERAS Y SIMBOLOS

ARTICULO Nº 216

Las dimensiones mínimas de las banderas de señalización serán de 60 x 80 centímetros y la bandera roja medirá 80 x 100 centímetros. Las banderas se utilizarán tanto en las prácticas, clasificaciones y en las carreras, con el mismo significado.

ARTICULO Nº 217

En carreras nocturnas será obligatorio el uso de luces tipo LED de acuerdo a las necesidades requeridas. Este sistema de luces debe ser suficientemente visible a una distancia mínima de 250 metros, de forma que no generen ningún tipo de confusión.

1. BANDERAS USADAS POR EL DIRECTOR O SU ADJUNTO

ARTICULO Nº 218

Este es el significado de las banderas de señalización utilizadas por el Director y su Adjunto:

- a. **Bandera Nacional:**
Desplegada y agitada es Orden de partida. En carreras de duración podrá ser utilizada para indicar el cumplimiento de cada hora de carrera conforme lo disponga el reglamento particular.
- b. **Bandera a Cuadros Blancos y Negros:**
Esta bandera es mostrada en la línea de Meta así:
Enrollada: Última vuelta.
Agitada: Esta bandera deberá mostrarse agitada en la línea de salida, significa el final de una tanda de entrenamientos, Clasificaciones o de la carrera.
- c. **Bandera Roja:**
La bandera roja indica el cierre total de la pista, incluyendo la zona de Pits. Esta bandera deberá ser agitada en la línea de salida cuando se haya decidido parar

una tanda de entrenamientos o la carrera, se mostrará simultáneamente en cada puesto de control del circuito. La bandera roja también podrá ser utilizada por el director de carrera o su representante para el cierre de la pista, será obligatorio el ingreso a Pits, una vez sea mostrada. Ver artículo 227, Procedimientos.

d. **Bandera Negra:**

Esta es una bandera de Sanción. Se presenta inmóvil acompañada con el número de identificación del vehículo, se utiliza para informar a un piloto determinado que deberá ingresar en la zona de Pits la próxima vez que pase por su entrada. Ver Procedimientos de señalización con Banderas.

e. **Bandera Negra con Disco Naranja (Hamburguesa):**

Esta bandera se presenta inmóvil acompañada con el número de identificación del vehículo, deberá utilizarse para informar a un piloto determinado que su vehículo tiene problemas mecánicos, susceptibles de provocar un peligro para el mismo o para los otros pilotos, y que deberá detenerse en su box en la vuelta siguiente. Cuando los problemas mecánicos hayan sido resueltos a satisfacción de los Comisarios técnicos, el vehículo podrá volver a salir a la carrera. Solo se muestra por tres vueltas, el incumplimiento de esta acarrea sanción disciplinaria.

f. **Bandera Blanca y Negra en Diagonal:**

Bandera que indica amonestación. Se presenta inmóvil acompañada con el número de identificación del vehículo, no deberá mostrarse más de una vez, y constituye una advertencia, que indica al piloto afectado que ha sido notificado por comportamiento no deportivo.

2. BANDERAS USADAS EL PUESTO DE CONTROL Y PUENTE

ARTICULO Nº 219

Este es el significado de las banderas de señalización utilizadas en los puestos de control y Puente:

a. **Bandera Amarilla:**

Es una señal de peligro, y deberá mostrarse siempre agitada a los pilotos: Ver Procedimientos de señalización con Banderas.

b. **Bandera Amarilla con Franjas Rojas:**

Esta bandera deberá mostrarse inmóvil para advertirles a los pilotos de una disminución de la adherencia, debida a la presencia de aceite y/o agua o cualquier otro elemento sobre la pista en la zona de influencia de la bandera. Esta bandera se presentará (en función de las circunstancias) durante un mínimo de 4 vueltas a menos que el pavimento se normalice antes. No será necesario presentar bandera verde en el sector siguiente a aquel en que haya mostrado la bandera amarilla con rayas rojas.

c. **Bandera Azul:**

La Bandera Azul se mostrará agitada, para indicar a un piloto que está a punto de ser adelantado. Ver Procedimientos de señalización con Banderas.

d. **Bandera Blanca:**

Precaución, vehículo lento o de servicio en la pista.

e. **Bandera Verde:**

Pista abierta. Puede ser utilizada para dar largada, igualmente podrá indicar el inicio de una vuelta de calentamiento o el comienzo de una tanda de

entrenamientos o clasificaciones. Se mostrará para indicar que la pista a partir de ese Puesto de Señalización está libre de obstáculos. En este momento, los pilotos pueden volver a efectuar adelantamientos.

f. **Panel con Silueta de Extintor o Aviso de “FIRE”:**

Indica al vehículo que le sea mostrado que está presentando fuego en el mismo. El piloto deberá dirigirse al puesto de control o Fire Point (punto de control de incendio) más cercano.

g. **Panel de un (1) Minuto:**

Indica que en el transcurso del próximo minuto el director de competencia estará dando largada.

h. **Panel de Largada Demorada:**

Indica que los vehículos deberán permanecer en la grilla listos para partir esperando el aviso de un minuto.

i. **Panel Apagado de Motores:**

Indica que la largada está demorada, que va tomar un tiempo considerable por lo que se deben detener los motores.

ARTICULO Nº 220

En toda carrera de velocidad, al dar el Director de Carrera o juez de meta la señal de terminación de la prueba, después de cruzar la línea de meta y a partir de ese momento, los competidores están obligados a disminuir la velocidad paulatinamente, sin detener el vehículo en forma repentina o brusca ni obstruir la vía, sin hacer maniobras extrañas, estando siempre atentos para evitar accidentes con otros competidores.

ARTICULO Nº 221

Toda infracción a las medidas de seguridad previstas en el presente capítulo será penalizada de conformidad con las normas establecidas en el Código Disciplinario del presente R.D.N.

V. PROCEDIMIENTOS DE SEÑALIZACIÓN CON BANDERAS Y SIMBOLOS

1. INTERRUPCIONES Y NEUTRALIZACIONES DE CARRERA

ARTICULO Nº 222

Se consideran interrupciones de carrera las siguientes situaciones:

- a. Salida abortada.
- b. Suspensión temporal.
- c. Suspensión definitiva.

ARTICULO Nº 223

Una vez largada la prueba y antes que el primer vehículo complete la segunda vuelta, se podrá abortar la salida con bandera roja, ante una obstrucción de la pista, o a juicio de los directivos de carrera.

ARTICULO N° 224

Si al momento de abortar la largada hay vehículos que están saliendo desde Pits, estos podrán ubicarse en la posición correspondiente en la Grilla según su clasificación, cuando esta sea reanudada.

ARTICULO N° 225

En caso de fuerza mayor, la decisión de suspender un evento debe ser tomada únicamente por el Colegio de Comisarios Deportivos. Para la suspensión del evento se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

- a. Si tan solo se ha recorrido un 30% o menos de la distancia o el tiempo programado, la carrera deberá ser iniciada de nuevo el mismo día o en una fecha posterior a menos que los organizadores decidan cancelarlo.
- b. Si la prueba ha alcanzado un recorrido superior al 30% y hasta el 70% de la distancia o el tiempo programado, la carrera deberá ser reiniciada el mismo día y para determinar la clasificación se tendrá en cuenta además, los tiempos registrados en la parte adicional.
- c. Si fuese imposible reanudar la prueba el mismo día, el evento se considerará terminado y para efectos de la clasificación se concederá tan sólo el 50% de los puntos contemplados en la escala normal establecida.
- d. Si se hubiere cubierto una distancia o tiempo superior al 70% del programado, la prueba se considerará realizada.
- e. Deben garantizarse todas las medidas de Seguridad, ambulancia, bomberos, energía eléctrica.

ARTICULO N° 226

En caso de que la carrera deba reiniciarse el mismo día o una fecha posterior, la organización deberá garantizar todas las medidas de Seguridad, ambulancia, bomberos, energía eléctrica etc.

ARTICULO N° 227

El procedimiento de señalización (banderas) a ser usado para detener una prueba en los casos anteriormente indicados, será como sigue:

- a. Si en caso de emergencia o por razones de seguridad fuere necesario detener una prueba, esto se hará exhibiendo la Bandera Roja en la línea de meta o puente de Dirección y en todos los puestos de control. Todos los vehículos deberán disminuir la velocidad con precaución, alinearse en fila india y dirigirse a la recta principal. Deberán ubicarse fuera del trazado al lado opuesto del muro de Pits.
- b. Si una prueba ha de ser detenida después de haber sobrepasado el 70% de un recorrido o tiempo programados, se considera como realizada. Si se ha detenido con Bandera Roja, el momento de terminación se tomará al cumplirse la vuelta anterior a la exhibición de la bandera.
- c. En el momento que una prueba sea suspendida con bandera roja, los vehículos que se encuentren en la zona de Pits, deberán suspender las labores de

reparación inmediatamente, hasta que se dé orden de reinicio. El no cumplimiento a la presente norma será motivo de exclusión.

- d. Los sobrepasos quedan prohibidos, ya que se pueden encontrar la pista obstruida, y/o condiciones climáticas adversas con cambios de adherencia en la pista, que no permitan llevar el ritmo de carrera y a su vez vehículos de servicios y Comisarios en el circuito.
- e. El Ingreso a Pits queda cerrado, por ende, ningún vehículo por ningún motivo podrá ingresar.
- f. No está permitido girar en Bandera Roja

ARTICULO N° 228

En caso de que los vehículos deban detenerse por bandera roja, los pilotos deben permanecer dentro de los vehículos, debidamente asegurados y a órdenes de la dirección de competencia. Ningún acompañante podrá ingresar a la pista.

ARTICULO N° 229

Si por razones de fuerza mayor, una carrera de circuito tuviere que ser interrumpida totalmente y no pudiere reanudarse, se considerará realizada siempre y cuando se hubiere completado mas del setenta por ciento (70%) del recorrido o tiempo preestablecidos. En estos casos, la clasificación final se hará en un todo de acuerdo al artículo 235.

ARTICULO N° 230

Si por razones de fuerza mayor, una carrera distinta a circuito es interrumpida se procederá conforme al Reglamento General o al anexo correspondiente.

ARTICULO N° 231

En el caso previsto en inciso b del artículo 227 para la clasificación de pruebas de montaña, kilómetro contra reloj se tendrán en cuenta en cada categoría y clase únicamente los tiempos establecidos por los competidores en el o los intentos en los cuales hubieren corrido todos ellos.

ARTICULO N° 232

Cuando una carrera de circuito ha sido interrumpida, se reanudará con bandera verde señalizada en el puente de Dirección, dando la salida de los participantes en fila india, luego de haber girado una vuelta con el Pace Car adelante y conservando las posiciones registradas en la vuelta anterior a la suspensión.

ARTICULO N° 233

En el caso de suspensión con bandera roja de clasificaciones y prácticas, el procedimiento para retomar la prueba se informara a los participantes que se va a retomar y se exhibirá la bandera verde en el puente de dirección para dar apertura a la Pista y retomar los tiempos desde el momento en que se mostro la Bandera Roja.

ARTICULO N° 234

La clasificación final de una carrera de circuito que se reanuda después de haber sido interrumpida se basará en la suma de los tiempos registrados antes de la interrupción y después de la reanudación de la prueba.

ARTICULO N° 235

Si por razones de fuerza mayor, una carrera de circuito tuviere que ser interrumpida temporalmente y pudiere reanudarse una vez resuelta la causa de la interrupción, se aplicarán las siguientes normas:

- a. El Director ordenará la neutralización de la prueba con tablero de SC (Safety Car) y bandera amarilla agitada, éstos permanecerán desplegados en todos los puestos de control durante el tiempo de neutralización.
- b. Al ser ordenada la neutralización de la carrera, todos los vehículos deberán reducir la velocidad, conservar cada uno la posición que ocupare en ese momento, sin sobrepasar a otro(s) y continuar girando agrupados en fila india, encabezados por el Pace Car durante todo el tiempo de neutralización.
- c. No está permitido sobrepasar al Pace car sin autorización.
- d. Si algún vehículo tuviera dificultades para mantener el ritmo, tiene la obligación de autorizar el sobrepaso de todos los vehículos que estén detrás de él, colocándose en el último lugar, levantando la mano izquierda hacia el exterior del vehículo en forma visible, o encendiendo sus luces de parqueo.
- e. Una vez ubicado el vehículo líder detrás del pace car la distancia que se deberá conservar entre estos no podrá ser superior a la que ocupasen cinco (5) carros.
- f. Simultáneamente con la neutralización de la pista, queda cerrado el ingreso de los vehículos a la zona de Pits. Esto se señalará debidamente mediante una bandera o luz roja en la respectiva entrada, cuando esta señal se despliega todos los competidores deben permanecer en la pista; sin embargo a juicio de los Comisarios Deportivos, un vehículo con dificultades técnicas evidentes e irrecuperables sin asistencia de sus mecánicos puede ser autorizado para ingresar sin castigo, pero no podrá ser asistido por su equipo hasta que se habrán oficialmente los Pits. Cuando los Comisarios y el Director consideren que las condiciones son favorables y los vehículos están agrupados, se abrirá la zona de Pits. El vehículo que infrinja esta norma será ingresado a Pits con bandera negra y cumplirá una sanción de 120 segundos.
- g. Todo vehículo que, durante el tiempo de neutralización entrare a la zona de Pits y nuevamente saliere a la pista, continuará girando detrás del último de la fila que encontrare y conservará esa posición.
- h. Si se presenta el caso que entre a la zona de Pits el vehículo cabeza de carrera, el vehículo siguiente ocupará esta posición, sin importar su puesto de clasificación.
- i. Cuando se hubiere resuelto la causa de la interrupción, el Director ordenará finalizar la neutralización y reanudar la carrera con bandera verde agitada en el puente de Dirección.
- j. Durante la neutralización, las vueltas que completaren los vehículos serán registradas en las planillas oficiales de control de paso y tendrán validez tanto en número de vueltas como en tiempo, según el tipo de competencia.

ARTICULO Nº 236

Todo piloto que durante el tiempo de neutralización sobrepase con su vehículo a otro(s) o saliendo de la zona de Pits no continúe girando detrás del último vehículo que encontrare, violando las normas establecidas en los incisos b o c del artículo anterior, Será penalizado con bandera negra.

ARTICULO Nº 237

Si durante la neutralización de una carrera de circuito, se completare el total de vueltas o el tiempo reglamentarios de la prueba, las posiciones para la clasificación final, serán las mismas que lleven los vehículos al momento de la bandera a cuadros.

ARTICULO Nº 238

Cuando la neutralización de una carrera de circuito, o la interrupción total, tuviere lugar en una competencia programada a más de una serie y una de ellas se considere como no realizada, se procederá como sigue:

- a. La clasificación de la competencia, se definirá por las clasificaciones de la(s) serie(s) efectivamente realizada(s).
- b. No se podrá realizar una serie subsiguiente a la interrumpida, hasta tanto se complete ésta.

ARTICULO Nº 239

En el caso de reinicio de una competencia posterior a una neutralización, el Director Ordenara el Procedimiento así:

- a. Para el Pace Car apagará las luces amarillas indicando a los pilotos que se retira en al siguiente vuelta.
- b. A medida que el último del tren de carrera sobrepase los diferentes puestos de ruta, estos retirarán la señalización de neutralización.
- c. Una vez retirado el Pace car, el puente de dirección dará bandera verde a órdenes del Director.
- d. Los vehículos seguirán en su orden hasta que sobrepasen la línea de aceleración a partir de la cual los vehículos podrán hacer sobrepasos.

2. SEÑALIZACION CON BANDERA AMARILLA

ARTICULO Nº 240

Esta Bandera se debe mostrar de DOS (2) maneras, con los siguientes significados:

- a. Una sola bandera: REDUZCA LA VELOCIDAD, NO ADELANTE Y ESTE PREPARADO PARA CAMBIAR DE DIRECCIÓN. Hay un peligro que obstruye total o parcialmente la pista.
- b. Dos banderas: REDUZCA LA VELOCIDAD, NO ADELANTE Y ESTE PREPARADO PARA CAMBIAR DE DIRECCIÓN O DETENERSE. Hay un peligro que está bloqueando total o parcialmente la pista, o hay Comisarios y/o equipo de asistencia trabajando en el sector.

Una bandera acompañada del panel de SC (Safety Car): indica que la pista está neutralizada totalmente.

Normalmente, la bandera amarilla no deberá mostrarse más que en el puesto de oficiales de carrera que se encuentren inmediatamente antes del lugar peligroso. Sin embargo, en algunos casos, el Director de carrera podrá ordenar que se presente en más de un puesto de Comisarios anteriores al incidente. Los vehículos deberán disminuir considerablemente la velocidad y los adelantamientos están prohibidos entre la primera bandera amarilla y el siguiente puesto de control donde se encuentre exhibida la bandera verde desplegada después del incidente.

Con el fin de estar en disposición de señalar a los pilotos un nuevo peligro que se presente en el mismo sector y del cual no sean informados, la bandera amarilla se presentará agitada durante dos vueltas. En caso necesario se deberá prevenir a los pilotos indicándoselo con la mano o con la bandera que deberá pasar por el lado de la pista que no estuviera obstruido.

3. SEÑALIZACION CON BANDERA AZUL

ARTICULO Nº 241

Esta es la única bandera que su significado es distinto durante los entrenamientos y la carrera:

- a. Durante los entrenamientos el piloto debe de ceder el paso a un vehículo más rápido que está a punto de adelantarlo.
- b. Durante la carrera se debe presentar, normalmente, cuando un piloto está a punto de ser doblado por otro piloto que tenga como mínimo una vuelta más. A partir de este momento, el piloto que será doblado tiene que permitir el adelantamiento lo más rápido posible.

No habrá motivos para presentar la bandera azul cuando:

- a. Durante las primeras dos (2) vueltas de una prueba.
- b. Cuando dos o varios pilotos con posibilidades semejantes estén rueda a rueda después de varias vueltas.
- c. Cuando un piloto esté manifiestamente al corriente de que va a ser adelantado (ya sea porque se separe, porque haga un gesto con la mano o por cualquier otro medio).
- d. Cuando esté presentada la bandera amarilla (prohibición de adelantar).

Cuando este presentada la Bandera Blanca (Vehículo de servicio o vehículo lento).

4. SEÑALIZACION CON BANDERA NEGRA

ARTICULO Nº 242

El Colegio de Comisarios determinara la gravedad de la falta para la sanción que se aplicara, la cual puede ser:

- a. Pasar por la zona de Pits a velocidad moderada (no más de 60 km/h).
- b. Detenerse en la zona de penalización o en el lugar designado en el reglamento particular y seguir.
- c. Cumplir con un tiempo detenido en dicha zona.
- d. Exclusión de la competencia.



Si por cualquier motivo, el piloto no respetase esta instrucción, será excluido de la competencia.

Esta bandera no se mostrará durante más de (4) cuatro vueltas consecutivas.

Ninguna sanción de estas podrá ser tomada en condiciones de neutralización y ante estos no cabe recurso alguno.

5. FINALIZACIÓN DE CLASIFICACIÓN Y CARRERA

ARTICULO N° 243

Para la finalización de las tandas clasificatorias, el puesto de dirección agitará la bandera a cuadros indicando la terminación de la prueba. Los pilotos deben disminuir la velocidad y dirigirse a los Pits.

El seguir girando en la pista después de haber tomada bandera a cuadros será penalizado con la exclusión de las clasificaciones (perdida de los tiempos).

ARTICULO N° 244

En competencias pactadas a número de vueltas, el puesto de dirección indicará la última vuelta mostrando la bandera a cuadros enrollada, a todos los vehículos a partir del líder de carrera.

En la siguiente vuelta se terminará la carrera con bandera a cuadros agitada al paso del líder por la meta y se seguirá agitando hasta que pase el último vehículo en competencia.

ARTICULO N° 245

En competencias pactadas a tiempo se agitará la bandera a cuadros desplegada, al paso del líder por la línea de meta, dando como resultado la terminación de la carrera y se seguirá agitando hasta que pase el último vehículo en competencia.

ARTICULO N° 246

En toda carrera de velocidad, al dar el Director de Carrera o juez de meta la señal de terminación de la prueba, después de cruzar la línea de meta y a partir de ese momento, los competidores están obligados a disminuir la velocidad paulatinamente, sin detener el vehículo en forma repentina o brusca ni obstruir la vía, sin hacer maniobras extrañas, estando siempre atentos para evitar accidentes con otros competidores.

ARTICULO N° 247

Toda infracción a las medidas de seguridad previstas en el presente capítulo será penalizada de conformidad con las normas establecidas en el Código Disciplinario del presente R.D.N.

VI. AUTORIDADES DE COMPETENCIA

ARTICULO N° 248

Estas autoridades no deben tener conflicto de intereses ni podrán ser nombradas para el evento en los siguientes casos:

- a. Cuando se presente algún vínculo laboral con el Club organizador del evento.
- b. Quien tenga vínculo con los miembros del Club Organizador o con el Piloto por:
 - Matrimonio o unión permanente.
 - Parentesco hasta segundo grado de consanguinidad (abuelo, hermano, nieto), primero de afinidad (padre del cónyuge o hijo del cónyuge) o único civil (adoptante, adoptado).
- c. Las Autoridades de Dirección y Colegio de Comisarios no podrán ser conformadas por miembros con vinculo de Parentesco hasta segundo grado de consanguinidad (Padres, Hijo, Abuelo, Hermano, Nieto) y/o primero de afinidad (padre del cónyuge o hijo del cónyuge) y/o único civil (adoptante, adoptado) y/o Matrimonio o unión permanente. En Caso de Vinculo de parentesco en Grado superior, no se podrá excederse un máximo de dos (2) miembros.

Todas las personas deben estar en el listado de elegibles.

Los oficiales de un evento automovilístico serán los que se detallan a continuación y pueden ser ayudados por adjuntos:

ARTICULO N° 249

Para toda Competencia las Autoridades de Competencia son:

- a. Comisarios Deportivos mínimo tres (3).
- b. Director del Evento.
- c. Director(es) Adjunto(s).
- d. Los Comisarios Técnicos.
- e. Veedores.
- f. Cronometristas.
- g. Oficiales de Ruta.
- h. Oficiales de Pits.
- i. Jefe de seguridad.
- j. Jefe de Pits.
- k. Director de Control y Cronometraje (Rally).
- l. Oficiales de Control (Rally).
- m. Medico Oficial de la Competencia.

Los Comisarios Técnicos, Deportivos, Jefe de Seguridad y veedores serán nombrados por las respectivas comisiones para cada evento y ratificados por el Comité Ejecutivo. El Director y su adjunto, serán nombrados por el Club o la entidad organizadora del evento de un listado que provee la Federación, por intermedio de su Comisión de Juzgamiento.

Los demás oficiales de ruta y Pits, así como el jefe de Pits serán escogidos por el director de competencia de una lista de inscritos en la Federación días antes del inicio



de la competencia. Estos nombramientos deben estar registrados en el Reglamento Particular de la válida.

1. FUNCIONES GENERALES

ARTICULO Nº 250

Las siguientes son las funciones de las Autoridades de Competencia:

COMISARIOS DEPORTIVOS

Los Comisarios Deportivos son la máxima autoridad Deportiva del evento, son autónomos en las decisiones de carrera y su función exclusiva, es hacer cumplir el C.D.I, el R.D.N, los reglamentos generales y particulares, así como las normas fijadas por el Comité Ejecutivo de la Federación. Estarán conformados por colegios de números impares y así poder tomar las determinaciones de carrera. En ningún momento serán los responsables de la organización administrativa del evento (Seguridad, Oficiales de Ruta y Pits, Pace-car, médicos, materiales etc.) esto solo le corresponde al director de competencia, por esta razón no tendrán ninguna injerencia en la organización ni distribución de material humano ni físico.

En un evento que comprenda varias competencias podrá haber para cada una de ellas Comisarios Deportivos diferentes.

Funciones

- a. Aprobar a título excepcional ciertas modificaciones a los Reglamentos Particulares mediante anexo a los mismos.
- b. Autorizar los cambios en las tripulaciones inscritas en caso de fuerza mayor.
- c. Aceptar o no las apreciaciones propuestas por los veedores.
- d. Ordenar las modificaciones a la clasificación, de acuerdo a las sanciones impuestas.
- e. Impedir la participación de las tripulaciones o vehículos que se consideren no aptas para competir.
- f. Excluir de una serie o etapa determinada o por toda la duración del evento, a todo participante que considere o les sea señalado por el Director o la organización como no apto para tomar parte en ella o que haya incurrido en conducta incorrecta; además, podrán exigir, si éste se rehúsa a acatar la orden de una autoridad Deportiva, que abandone el lugar del evento.
- g. Aplazar una competencia en caso de fuerza mayor.
- h. Todos los integrantes del colegio de Comisarios deportivos nombrados para un evento, deben estar presentes desde antes del momento de iniciar la revisión técnica de los vehículos y la reunión obligatoria de pilotos, hasta la terminación del evento. En caso que el evento se realice en dos días el horario será el establecido en el Reglamento Particular.
- i. Formular las sanciones y/o multas establecidas en el Código Disciplinario y hacerlas llegar a los infractores.
- j. A su vez El Colegio de Comisarios y el Director de carrera entregarán a la Federación el informe, hojas de inscripción, clasificaciones y toda la documentación, a más tardar 3 días hábiles después del evento.

- k. No permitir en la torre de dirección el ingreso de personas ajenas a las autoridades deportivas del evento o integrantes del Comité Ejecutivo.

Informe de Competencia del Colegio de Comisarios

Este deberá ser realizado y presentado por los Comisarios Deportivos en cabeza del Presidente del Colegio, teniendo en cuenta los siguientes puntos:

- a. Cumplimiento de las autoridades deportivas.
- b. Inspección de pista.
- c. Resoluciones.
- d. Sanciones Impuestas.
- e. Conclusiones, sugerencias y recomendaciones.

DIRECTOR DEL EVENTO

El Director del evento será la máxima autoridad administrativa responsable del desarrollo del mismo conforme al programa oficial.

Podrá actuar como juez de hecho y la información suministrada prevalecerá y será utilizada oficialmente para la toma de cualquier tipo de decisión, por parte del Colegio de Comisarios. En ningún momento está facultado para sancionar ni multar dentro de un evento.

En particular deberá:

- a. Verificar los documentos concernientes a cada participante (Licencias y Credenciales).
- b. Como administrador del evento, participará en la elaboración del Reglamento Particular del evento, especialmente en lo referente a los horarios que deberá hacer cumplir.
- c. Es el encargado logística y administrativamente, de que todos y cada uno de los departamentos fundamentales de una competencia, estén completos y funcionando con los materiales necesarios para cada actividad.
- d. Vigilar a los participantes y a sus vehículos e impedir a aquellos que estén excluidos, suspendidos o descalificados, tomar parte en las competencias.
- e. Asegurarse que cada vehículo y, si da lugar, cada participante lleve los números distintivos correspondientes, previa revisión de la comisión técnica.
- f. Asegurarse que el vehículo esté tripulado por los participantes oficialmente inscritos.
- g. Agrupar los vehículos según sus categorías y clases.
- h. Hacer avanzar los vehículos hasta la línea de salida, colocarlos en el orden preestablecido y si da lugar, dar la salida. Señalizar con bandera a cuadros blancos y negros la terminación de la carrera.
- i. Presentar a los Comisarios Deportivos toda proposición sobre cambios en el programa, faltas, infracciones o cualquier otra variación.
- j. Reunir los informes de los cronometristas, de los Comisarios Técnicos, de los Oficiales de Ruta, así como todos los datos necesarios para establecer la clasificación.

- k. Igualmente se encarga de armar sus puestos de control, con oficiales de ruta y Pits, de la lista de inscripciones recibidas en la oficina de la Federación, días antes de la competencia.
- l. Verificar el correcto funcionamiento del cronometraje, zona de seguridad, ambulancias, grúas, bomberos, zona de Pits, Pace Car. etc.
- m. Verificar la asistencia de los oficiales de Ruta asignados para la competencia.
- n. No permitir en la torre de dirección el ingreso de personas ajenas a las autoridades deportivas del evento o integrantes del Comité Ejecutivo.
- o. Informar a cronometraje sobre cambios o adiciones en tripulaciones inscritas.

Informe de Competencia del Director de Carrera

Este deberá ser realizado y presentado por el Director de Carrera, teniendo en cuenta los siguientes puntos:

- a. Cumplimiento de las autoridades deportivas.
- b. Inspección de pista.
- c. Medidas de seguridad.
- d. Revisión técnica pre-carrera.
- e. Clasificaciones y conformación de grilla.
- f. Reunión de pilotos. Total de participantes (vehículos).
- g. Incidentes y sucesos de la competencia y sanciones.
- h. Cronometraje.
- i. Revisión técnica post-carrera.
- j. Conclusiones, sugerencias y recomendaciones.

DIRECTOR ADJUNTO

Como su nombre lo indica es la persona que asiste al Director de Competencia y en caso de que el director falte debe tomar las funciones que por reglamento le corresponden al director de competencia. Podrá actuar como juez de hecho y la información suministrada prevalecerá y será utilizada oficialmente para la toma de cualquier tipo de decisión, por parte del Colegio de Comisarios.

Funciones

- a. Desde el momento en que se emite el Reglamento Particular aprobado por el Comité Ejecutivo de la Federación debe estar al tanto de la organización material y humana que se relacione con el evento.
- b. En comunicación previa con la coordinación deportiva de la Federación estar al tanto de los materiales necesarios para la realización del evento tales como: Radios, Banderas, Informes de Carrera, Hojas de Sanción, Sticker de Revisión y Extintor, Uniformes, listados de participantes, listado de oficiales de competencia y todo lo necesario para que las autoridades de competencia puedan realizar bien su trabajo.
- c. Será el encargado de la organización de las grillas de partida.
- d. Se encargará de aplicar las sanciones emitidas por el Colegio de Comisarios.
- e. Será el enlace directo entre el cronometraje oficial y las autoridades de competencia.

- f. Las demás que por su cargo le sean asignadas.

COMISARIOS TÉCNICOS

Son los encargados de la parte técnica automotriz de la competencia, en especial se encargan de:

- a. El Comisario Técnico es autónomo en la parte técnica de las competencias. Cuando este considere que una situación debe ser sancionada, informara por escrito al Colegio de Comisarios asignado para el evento; y este a su vez estudiara el caso y si lo considera realizará las sanciones correspondientes.
- b. Los Comisarios y Delegados Técnicos también deben asesorar a los pilotos en cuanto a las modificaciones de los vehículos. Pero no emitirán ningún juicio deportivo directo a los participantes.
- c. El Comisario o Delegado Técnico debe asistir a la reunión autoridades y a la obligatoria de Pilotos que se hace antes de cada carrera y disipar las dudas que a estos les surjan.
- d. Durante la carrera su obligación es hacer cumplir el reglamento técnico, debe estar pendiente del estado técnico de los vehículos, si uno de ellos presenta un accidente, falla o avería y es solucionada, emitirá su concepto técnico para que dicho vehículo pueda continuar, través del Colegio de Comisarios.
- e. Igualmente después de haberse dado la largada de una competencia, podrá sugerir al director de carrera hacer entrar a un vehículo con bandera hamburguesa por presentar alguna falla mecánica, o porque su estado reviste peligro alguno para los otros participantes.
- f. Al final de la competencia son los encargados de realizar el parque cerrado, tomar las medidas técnico-mecánicas que consideren necesarias. Deben informar por escrito oportunamente cualquier anomalía encontrada, al director de carrera y el colegio de Comisarios para que se emitan las sanciones correspondientes.
- g. Si por alguna circunstancia, es necesario verificar algunas partes mecánicas de los vehículos participantes post-competencia, son los Comisarios Técnicos quienes determinan la fecha, hora y lugar, donde se realizarán dichos trabajos y se tomaran las medidas necesarias. Dichas revisiones se efectuarán siempre en presencia de un miembro del Colegio de Comisarios nombrado para el evento. Una vez terminada la revisión presentaran al Comité Ejecutivo con copia al Colegio de Comisarios quienes elaboraran las sanciones si así lo amerita. Este informe se debe presentar al otro día después de realizada la revisión post-competencia. En caso de verificación de piezas se da plazo hasta la entrega de las mismas.
- h. Son los encargados de hacer la revisión técnica precarrera para evaluar la seguridad de cada vehículo.

VEEDORES

Jueces de hecho, nombrados y entrenados por la Comisión de Juzgamiento, están a órdenes del Colegio de Comisarios Deportivos nombrados para el evento.



Funciones

- a. Informar al Colegio de Comisarios cualquier hecho anormal que a su juicio constituya falta contra los reglamentos por parte de los participantes u oficiales de competencia.
- b. Estar en permanente comunicación con el Colegio de Comisarios.
- c. Presentar informe final de competencia al Colegio de Comisarios sobre la función asignada.
- d. Las demás que por naturaleza de su cargo le sean asignadas.

JEFE DE SEGURIDAD

Es la persona que está a órdenes del Director de Competencia, encargada exclusivamente de la seguridad física de todas y cada una de las personas que asisten a los eventos automovilísticos avalados por F.C.A.D. en cuanto a lo deportivo se refiere. No tendrá a su cargo la seguridad policiva del escenario. Debe hacer parte de la comisión de juzgamiento y tener experiencia en este tipo de cargo.

Funciones

- a. Vigilar que todas y cada una de las normas de seguridad exigidas en los reglamentos se cumplan a cabalidad.
- b. Antes de iniciar la competencia, verificar que todos los vehículos de seguridad se encuentren en perfecto estado de funcionamiento, así mismo estén provistos de luces y materiales necesarios para la ubicación de estos en cualquier momento en la pista.
- c. Informar al Director de Competencia cualquier anomalía para suplir inmediatamente la necesidad.
- d. Está al mando del vehículo de seguridad, que se podrá desplazar por las vías de escape de los circuitos, para auxiliar vehículos varados y retirarlos de las zonas donde revistan peligro alguno, y en caso de ser ordenado por el director auxiliarlo hasta la zona de los Pits. En caso de accidentes acudirá al sitio para encargarse de dirigir las labores de rescate y recuperación si es ordenado por el director.
- e. Hacer recomendaciones, al director al finalizar la competencia, sobre observaciones que se deben mejorar y tener en cuenta para la realización de próximos eventos en ese escenario.
- f. Llevar un control escrito de las recuperaciones de vehículos que se hacen durante la competencia, y dejar plasmado en el mismo informe, la pieza o piezas que se afectaron en el incidente.

JEFE DE PITS

El jefe de Pits es la persona directamente responsable de la zona de garaje donde se encuentran los vehículos participantes, y que se utiliza para hacer las reparaciones mecánicas de los vehículos, está a órdenes del director de competencia, y es este mismo quien escoge las personas que manejarán esta zona. Este oficial actuará como juez de hecho y la información suministrada prevalecerá y será utilizada oficialmente para la toma de cualquier tipo de decisión, por parte del Colegio de Comisarios.

Funciones

- a. Verificar garaje por garaje que todos los participantes estén cumpliendo las normas de seguridad exigidas en esta zona.
- b. Coordinar y distribuir los oficiales de competencia, que estarán colaborando en esta zona así como asignar la cantidad de vehículos a cada uno.
- c. En coordinación con el cuerpo de bomberos de la competencia, designar los sitios específicos donde se ubicarán los extintores y el personal de esta entidad, para estar atentos a cualquier emergencia.
- d. En coordinación con el director ubicar las zonas de penalización, así como la salida y entrada de los vehículos a esta zona. Ubicar los conos y señales pertinentes a la salida y entrada de las mismas.
- e. Informar al director sobre cualquier situación que considere, este en contra de las normas que los reglamentos indican.
- f. Estar atento a cualquier solicitud que haga el director o comunicación que quiera informar a los pilotos, preparadores, delegados y mecánicos que se encuentran en esta zona.
- g. Ayudar en forma efectiva y rápida a resolver cualquier solicitud o duda que tengan los pilotos, delegados y preparadores.
- h. Ayudar y disponer de su personal para el armado de la grilla.
- i. Todas las demás que por naturaleza de su cargo le sean ordenadas.

SECRETARIO DE CARRERA

Está al mando del Director y Colegio de Comisarios del evento; en el recae la responsabilidad de que todo el material necesario para el desarrollo de la prueba esté en donde corresponda, que se publique todos los documentos que deban ser publicados, elaborar comunicados y resoluciones, se hagan las notificaciones a los participantes y colaborar con el Director de Carrera en la elaboración del informe final. Esta persona debe pertenecer a la F.C.A.D y debe gozar de toda la confianza del Director y Colegio de Comisarios.

PACE – CAR

Es el vehículo insignia oficial del evento, deberá estar rotulado con la palabra Safety Car en los costados y en la parte trasera con letras de tamaño similar a los números de competición, deberá estar provisto de luces giratorias o de destello en el techo, estará conducido por una persona experta autorizada por el Comité Ejecutivo. Preferiblemente se tendrá en cuenta si es o ha sido un piloto Federado. En dicho vehículo solo podrán salir acompañantes debidamente autorizados por el Colegio de Comisarios del evento. Tanto el conductor del vehículo oficial como el del médico están a órdenes del director de carrera, deben saber conducir perfectamente un vehículo a diferentes velocidades y llevar consigo casco para su protección.

Funciones

- a. Estar pendiente al radio de comunicación con el director de competencia.
- b. Salir a la pista en el momento en que el director le indique y por donde lo indique para coordinar las neutralizaciones o vueltas de cortesía.
- c. Colaborar con las demás autoridades y personas organizadoras del evento en mejora de cualquier eventualidad.

- d. Podrá contar con un auxiliar para el desempeño de sus funciones que lo asignará el Director de carrera.
- e. Las demás que por naturaleza de su cargo le sean asignadas.

MÉDICO OFICIAL

Es el Medico avalado por la F.C.A.D., responsable del Funcionamiento de la seguridad Medica de los eventos Automovilisticos a órdenes del Director para actuar en caso de que se necesiten sus servicios en una emergencia. Podrá actuar como juez de hecho y la información suministrada prevalecerá y será utilizada oficialmente para la toma de cualquier tipo de decisión, por parte del Colegio de Comisarios.

Funciones

- a. Coordinar con las unidades de seguridad, ambulancias, medico y paramédicos, la prestación del servicio de urgencia del servicio médico durante el evento dentro y fuera del escenario.
- b. Coordinar las valoraciones pre-carrera y post-incidentes durante la competencia.
- c. Informar a la Dirección de Carrera cualquier novedad medica de los pilotos y participantes para la toma de decisiones.
- d. Coordinar con el Director cualquier traslado en ambulancia.
- e. Diligencia r en los formatos y rendir informe posterior al evento.
- f. Participar en las reuniones de seguridad Previas a la carrera, con el fin de Garantizar los recursos médicos mínimos necesarios para el desarrollo del evento.
- g. Las demás que por naturaleza de su cargo le sean asignadas.

OFICIALES DE RUTA

Preparados por la Comisión de Juzgamiento mediante cursos, son las personas escogidas por el Director de Competencia para que ocupen a lo largo del recorrido de una pista o circuito, los puestos de control. Estos oficiales actuaran como jueces de hecho y la información suministrada prevalecerá y será utilizada oficialmente para la toma de cualquier tipo de decisión, por parte del Colegio de Comisarios. Desde la apertura de un evento, cada Jefe de Puesto estará bajo las órdenes del Director de Carrera, deberán dar cuenta inmediata por los medios que disponga (radio, teléfono, señales, mensajes, etc.) de todos los incidentes o accidentes que puedan producirse en el sector de pista que le corresponda. Se dividen en cuatro categorías: A, B, C y E.

Los oficiales estarán especialmente encargados de la maniobra de las banderas de señalización acorde con el significado de cada una, estipulado en el presente R.D.N. Los Oficiales de Ruta deberán personalmente inscribirse en la federación, con anterioridad a cada carrera para quedar registrados en el listado del cual el director elegirá los asignados al evento. Posteriormente deberán confirmar su nombramiento y el horario de transporte.

Funciones

OFICIAL CATEGORÍA “E”

Es aquel oficial que por su experiencia se le brinda la oportunidad de obrar como director adjunto, veedor, o tercer miembro del Colegio de Comisarios, con miras a un

mayor entrenamiento y formación. Obraran como tales en eventos en los que se encuentren acompañados de personas idóneas en su labor.

OFICIAL CATEGORÍA “A”

- a. Es el responsable del puesto de control ante la Dirección de Competencia. Deberán dar información inmediata por los medios que disponga (Radio, Teléfono, Señales, Mensajes, Etc.) de todos los incidentes o accidente que puedan producirse en el sector que le corresponda.
- b. Son los responsables del manejo de las banderas de señalización acorde con el significado de cada una.
- c. Al iniciar la competencia deben revisar que su puesto de control se encuentre en perfectas condiciones y con todos los materiales necesarios para su buen funcionamiento.
- d. Deberá remitir al Director de Carrera un informe escrito sobre los incidentes o accidentes comprobados por el equipo humano del puesto.
- e. Dar utilización efectiva y concreta al equipo de comunicación respetando las normas de comunicación.
- f. Verificar que sus colaboradores y él se encuentren perfectamente uniformados para ser distinguidos y ubicados en cualquier momento en la pista.
- g. Establecer con su equipo de trabajo unas señales preventivas en caso de que a distancia deban comunicarse entre sí durante cualquier incidente.
- h. Atender el llamado del director de competencia para la formación a los actos protocolarios.
- i. Dar la información necesaria a sus compañeros de puesto en cuanto a las normas nuevas y vigentes que se le hayan transmitido.
- j. Al final de cada competencia o serie cada jefe de puesto deberá remitir al Director de carrera un informe escrito sobre los incidentes o accidentes comprobados por él.
- k. Las demás que por naturaleza de su cargo le sean asignadas.

OFICIAL CATEGORÍA “B”

- a. Al llegar al escenario deportivo su primera función es alistar todos los materiales que se necesitarán en el puesto de control.
- b. Asistir al Jefe de Puesto en caso de que este falte y asumir con responsabilidad las funciones que le correspondan.
- c. Es el responsable de la señalización en el puesto, cuando en caso de incidente el Jefe de Puesto y el Oficial “C” se tiene que retirar.
- d. Colaborar con la limpieza del tramo de la pista que le corresponda al puesto donde fue asignado.
- e. Portar adecuadamente y en perfecto estado los uniformes e insignias de la Federación.
- f. Informar al jefe de puesto los números de los vehículos que haya visto en los incidentes presentados para anotarlos en el informe de competencia.
- g. Atender el llamado del director de competencia para la formación a los actos protocolarios.
- h. Las demás que por naturaleza de su cargo le sean asignadas.

OFICIAL CATEGORÍA “C”

- a. Asistir al Jefe de Puesto y al oficial categoría “B” en las labores que estos le asignen.
- b. Es quien acompaña al Jefe de Puesto al momento de auxiliar un vehículo participante.
- c. Colaborar con la limpieza del tramo de la pista que le corresponda al puesto donde fue asignado.
- d. Informar al jefe de puesto los números de los vehículos que haya visto en los incidentes presentados para anotarlos en el informe de competencia.
- e. Portar adecuadamente y en perfecto estado los uniformes e insignias de la Federación.
- f. Atender el llamado del director de competencia para la formación a los actos protocolarios.
- g. Las demás que por naturaleza de su cargo le sean asignadas.

OFICIAL DE PITS

Los Oficiales de Pits, estarán encargados de vigilar todas las operaciones de los vehículos en la zona de Pits y boxes durante el evento y de hacer respetar las normas reglamentarias en tal zona. Estos oficiales actuarán como jueces de hecho y la información suministrada prevalecerá y será utilizada oficialmente para la toma de cualquier tipo de decisión, por parte del Colegio de Comisarios.

Estarán bajo las órdenes del Director de carrera, y/o el jefe de Pits, a los que deberán informar inmediatamente toda infracción cometida y presentar informe escrito al final del evento.

Los oficiales de Pits, pertenecerán igualmente a las categorías antes mencionadas.

Estos deberán asistir al parque cerrado cuando lo dispongan las autoridades de competencia.

OFICIAL DE CONTROL EN RALLY

Los Oficiales de Control (mínimo 2) ocuparán a lo largo de la ruta de un Rally, puestos asignados por el Director del mismo o el comité organizador. Serán responsables del registro en las planillas oficiales, de las horas de paso de los vehículos participantes por los respectivos puestos y de los incidentes en los sectores correspondientes.

El jefe de cada puesto estará bajo las órdenes del Director y deberá comunicar a éste, por los medios a su disposición (radio, teléfono, fax, etc.) y a la mayor brevedad posible, los datos horarios e incidentes registrados. Oportunamente presentará al Director las planillas originales de control.

COMISIÓN DE SEGURIDAD

Esta será dirigida un experto en rescate en eventos de automovilismo, primeros auxilios y seguridad en pista estará conformada por tres personas elegidas por el Comité Ejecutivo y entre sus funciones está capacitar a un grupo de Oficiales de ruta para que

sean su apoyo en la pista. Esta comisión será asesora del Comité Ejecutivo y en los eventos de circuito estará conformada por un comité de seguridad así:

Deberá estar conformada para cada evento por cinco (5) miembros así:

a. Para competencias realizadas en autódromos:

- El Presidente del Colegio de Comisarios.
- El Director del evento.
- Un Representante del autódromo.
- El Jefe de Seguridad.
- Un representante de los pilotos participantes.

b. Para competencias en escenarios diferentes a Autódromos:

- El Presidente del Colegio de Comisarios.
- El Director del evento.
- El Jefe de Seguridad.
- Un representante de los pilotos participantes.

Dicha comisión elaborará un reporte pre-competencia, el cual resuma el estado de la pista y los dispositivos de seguridad.

Los representantes de los pilotos que conformarán la comisión de seguridad serán nombrados para el evento y deberán ser seleccionados entre los pilotos de mayor experiencia en competencias automovilísticas.

La Comisión de Seguridad nombrada para cada evento automovilístico será incluida en el respectivo Reglamento Particular.

VII. DISPOSICIONES VARIAS

ARTICULO Nº 251

Cualquier caso no contemplado en el presente Reglamento Deportivo Nacional o en sus anexos, será resuelto por la F.C.A.D. en única instancia y mediante resolución motivado.

ARTICULO Nº 252

La F.C.A.D. se reserva la facultad de modificar total o parcialmente el presente Reglamento Deportivo Nacional y sus anexos, mediante resolución cuando lo considere indicado.

ARTICULO Nº 253

El presente Reglamento Deportivo Nacional y sus anexos derogan cualquier disposición en contrario, y tendrán vigencia a partir del 1 de Enero de 2015.



ANEXO “A”

LICENCIAS F.C.A.D.

ARTICULO Nº 1

Toda persona que desee participar en una competencia automovilística de cualquier tipo de categoría en Colombia, en calidad de piloto y/o copiloto, navegante, delegado o preparador, debe estar provista de un aval deportivo de participación o una licencia expedida por la F.C.A.D.

La expedición del aval deportivo o de una licencia se rige por las disposiciones establecidas en el presente anexo del Reglamento Deportivo Nacional y de las resoluciones complementarias de la F.C.A.D.

Todo portador de un aval deportivo o de una licencia expedida por la F.C.A.D. se obliga a conocer plenamente el R.D.N. y sus anexos, lo mismo que toda la reglamentación complementaria que rija las competencias en las que vaya a participar y dar cabal cumplimiento de sus normas.

ARTICULO Nº 2

El aval deportivo y las licencias serán expedidos en el territorio nacional exclusivamente por la F.C.A.D., previo estudio y aprobación de las respectivas solicitudes.

ARTICULO Nº 3

Para la expedición de un aval deportivo el Club organizador del evento deberá proveer un listado de los pilotos y/o copilotos, navegantes opcionados que a su criterio y bajo su responsabilidad cumplan con los requisitos exigidos por la F.C.A.D. Este listado de solicitudes deberá ser enviado con una antelación de tres (3) días para ser estudiado y aprobado por la F.C.A.D.

Los pilotos novatos que corren por primera vez en una temporada, deberán solicitar para cada fecha en que participen, su correspondiente aval deportivo. Durante esta temporada estarán sujetos a seguimiento de desempeño y comportamiento por parte del Club y la federación. Terminada la temporada, y según los resultados obtenidos, podrán optar por una licencia definitiva.

Para los pilotos que no son novatos, el aval deportivo se expedirá una única vez durante el año.

Para aspirar a participar en un campeonato de tipo profesional deberá acreditar sus condiciones ante una escuela homologada por la federación.

ARTICULO Nº 4

La presentación de una solicitud de aval deportivo o de licencia no obliga a la F.C.A.D. a otorgarla sin que medie explicación. Esta podrá ser negada si, a juicio de las autoridades de la misma, el solicitante no reúne los requisitos que el presente anexo del R.D.N. determina, ha sido inhabilitado, sancionado por la Comisión Disciplinaria de COLDEPORTES, la Comisión Disciplinaria de la F.C.A.D., por cualquier organismo deportivo reconocido por la F.I.A., por alguna Federación Deportiva Nacional, o porque sus antecedentes, a juicio de la F.C.A.D., no lo hagan merecedor a ella.

Adicionalmente deberá contar con él paz y salvo por todo concepto, expedido por cualquier Federación o Club.

ARTICULO Nº 5

Las licencias expedidas por la F.C.A.D, tienen una vigencia hasta el 31 de Diciembre del año en que se tramite, expedidas según la modalidad (velocidad, Rally, Aceleración y/o eventos 4x4).

Las licencias se categorizan según las siguientes clases:

LICENCIAS ANUALES

- Licencia Nacional: Habilita al piloto y/o copiloto, navegante, delegado y/o preparador para participar en cualquier tipo de evento automovilístico Federado dentro su modalidad respectiva.
- Licencia Regional: Habilita al piloto y/o copiloto, navegante para participar en cualquier tipo de evento automovilístico Regional Federado dentro su modalidad respectiva. Esta licencia no cubre la participación en eventos de carácter nacional.
- Licencia de Fomento: Habilita al piloto y/o copiloto, navegante para participar en cualquier tipo de evento de carácter fomento.
- Aval Deportivo: Se expedirá por parte de la F.C.A.D para poder participar en una competencia automovilística Federada de acuerdo al artículo 2 del presente anexo. Para aspirar a un Aval deportivo el interesado deberá ser presentado oficialmente por el Club y cancelar el valor correspondiente a la F.C.A.D. El Club al presentar al interesado certifica que el aspirante tiene el conocimiento y las habilidades necesarias para desempeñarse en la competencia deportiva.
- Licencia F.I.A Internacional: La Licencia F.I.A. Internacional será expedida únicamente por el Automóvil Club de Colombia, para lo cual el piloto interesado



deberá entregar una carta de presentación expedida por la F.C.A.D. Vigente únicamente hasta el 31 de Diciembre de cada año.

ARTICULO Nº 6

Las licencias y avales deportivos se expedirán exclusivamente a los Colombianos y extranjeros residentes en el país, mayores de 16 años Para el caso de piloto y/o copiloto, navegante deben ser socios de Clubes afiliados a la F.C.A.D.

Serán validas durante el año de su expedición. A su vencimiento, los interesados deberán solicitar nueva licencia, cumpliendo todos los requisitos correspondientes.

ARTICULO Nº 7

La tramitación y expedición de licencias anuales está sujeta a los siguientes requisitos:

LICENCIAS PARA PILOTO Y/O COPILOTO, NAVEGANTE

- a. Presentarse la documentación con un mínimo de 15 días calendario de anticipación a la fecha de una competencia en la que desee participar el interesado la documentación requerida.
- b. Llenar en su totalidad el formulario oficial de la F.C.A.D. de solicitud de licencia.
- c. Cancelar el valor anual fijado por F.C.A.D. mediante resolución.
- d. Fotocopia de la Cedula o documento de identidad.
- e. Fotocopia de la licencia de conductor vigente.
- f. Certificado de aptitud expedido por un médico autorizado por la F.C.A.D. en el formato oficial. El médico deberá solicitar al aspirante los siguientes exámenes paraclínicos:
 - Colesterol de Alta Densidad (HDL).
 - Colesterol Total.
 - Triglicéridos
 - Hemograma.
 - Glicemia Basal.
 - Clasificación Sanguínea (Únicamente la primer vez).
 - Tiempo de coagulación.
 - Electrocardiograma de 12 derivaciones para todos los menores de 45 años.
 - Electrocardiograma de esfuerzo para mayores de 45 años.
 - Evaluación optométrica que refiera agudeza visual, colorimetría y campos visuales indirectos.

El médico evaluador deberá diligenciar la historia clínica completa y deberá exigir los paraclínicos anteriormente enumerados, documentación que deberá ser

archivada de acuerdo a los parámetros de confidencialidad medica establecidos por la ley. Solo deber remitir a la F.C.A.D el concepto de aptitud.

NOTA: La historia clínica deberá contener el consentimiento informado para fines de auditoría de la condición médica y /o Director Médico de la F.C.A.D.

- g. Fotocopia de la afiliación a su EPS o medicina prepagada.
- h. Dos fotografías recientes tamaño documento a color en fondo azul.
- i. Carta del Club afiliado a la F.C.A.D. la cual certifique al solicitante como socio. Si el solicitante ha pertenecido a otro Club diferente al cual lo está acreditando, deberá presentar carta de paz y salvo con este.
- j. Los menores de 18 años, autorización y formato de exoneración del padre, madre o curador legal, por escrito y con firma, debidamente autenticada ante notario público.
- k. Presentar y aprobar con un mínimo del 80% de asertividad la evaluación de conocimiento del R.D.N. y sus anexos.
- l. Certificación de alguna escuela de pilotos avalada por la F.C.A.D., cuando la licencia es solicitada por primera vez.
- m. En caso de una inactividad igual o superior a dos (2) años, el piloto deberá presentar un certificado de actualización expedido por una escuela de pilotos avalada por la F.C.A.D.

LICENCIAS PARA DELEGADOS Y/O PREPARADORES

- a. Presentarse la documentación con un mínimo de 15 días calendario de anticipación a la fecha de una competencia en la que desee participar el interesado, la documentación requerida.
- b. Llenar en su totalidad el formulario oficial de la F.C.A.D de solicitud de licencia.
- c. Cancelar el valor anual fijado por F.C.A.D. mediante resolución.
- d. Fotocopia de la Cedula.
- e. Fotocopia de la afiliación a su EPS o Medicina Prepagada.
- f. Dos fotografías recientes tamaño documento a color en fondo azul.
- g. Presentar y aprobar con un mínimo del 80% de asertividad la evaluación de conocimiento del R.D.N. y sus anexos.

ARTICULO Nº 8

En caso que un piloto presente o tenga alguna restricción medica, este estará obligado a practicarse de nuevo un examen médico y de laboratorios a fin de validar su licencia por un nuevo periodo que estará definido de acuerdo con el criterio del médico.

ARTICULO Nº 9

Los pilotos que no hubieren poseído licencia anual para carreras en el curso de los dos años inmediatamente anteriores, podrán solicitar Aval deportivo para la primera carrera en la que desee participar cumpliendo los requisitos de los numerales k y m del artículo 7 del presente anexo.

ARTICULO Nº 10

En el caso contemplado en el artículo anterior, para carreras posteriores a la primera, en que participe con Aval deportivo, el piloto deberá solicitar la licencia anual de piloto para carreras previstas en los artículos 5 y 7 del presente anexo.

ARTICULO Nº 11

Para competencias de fomento la F.C.A.D determinara en cada caso según las características de la prueba si los participantes deben estar provistos de licencia o Aval deportivo. En caso afirmativo el Aval deportivo debe expedirse al piloto, copiloto y navegante.

ARTICULO Nº 12

La expedición del Aval Deportivo para pruebas de fomento se hará en el momento en que los interesados sean presentados por el Club a la F.C.A.D y esta les dé el visto bueno.

ARTICULO Nº 13

Los preparadores y/o delegados que sean inscritos por un piloto o equipo, deberán poseer obligatoriamente su respectiva licencia.

ARTICULO Nº 14

La licencia de la F.C.A.D. es personal e intransferible, y es requisito indispensable para participar en cualquier tipo de competencia automovilística avalada por la F.C.A.D.

ARTICULO Nº 15

El poseedor de una licencia debidamente expedida por la F.C.A.D. acepta que es conecedor del Reglamento Deportivo Nacional y sus anexos, lo mismo que de las resoluciones que en cualquier parte lo modifiquen.

ARTICULO Nº 16

El poseedor de una licencia debidamente expedida por la F.C.A.D.se compromete a no participar en competencias no avaladas por la federación y/o clandestinas so pena de ser suspendida su licencia o revocada de manera definitiva.

ARTICULO Nº 17

La F.C.A.D., podrá cuando lo considere justificado, rechazar, anular, suspender o no expedir una licencia.

ARTICULO Nº 18

Todo poseedor de una licencia que sea suspendido por la Comisión Disciplinaria de la F.C.A.D., está obligado a entregarla y solo le será devuelta terminado el periodo de suspensión. La demora en la entrega de la licencia a la F.C.A.D. se agregara al tiempo de la sanción.

ARTICULO Nº 19

La F.C.A.D. percibirá derechos por la expedición de las licencias y el aval deportivo. Este derecho deberá fijarse cada año mediante resolución proferida por el Comité Ejecutivo de la F.C.A.D.

ARTICULO Nº 20

Para participar en un evento automovilístico fuera del territorio Nacional, los deportistas están obligados a realizar los trámites ante el Touring y Automóvil Club de Colombia y ante la F.C.A.D. para la expedición de la licencia internacional y un permiso especial para cada competencia en particular.

ARTICULO Nº 21

REQUISITOS PARA TRAMITAR UNA LICENCIA INTERNACIONAL

La tramitación y expedición de licencias internacional está sujeta a los siguientes requisitos:

- a. Presentar con un mínimo de 15 días calendario de anticipación a la fecha de una competencia en la que desee participar el interesado la documentación requerida.
- b. Llenar en su totalidad el formulario oficial de la F.C.A.D de solicitud de licencia.
- c. Cancelar el valor anual fijado por F.C.A.D. mediante resolución.
- d. Fotocopia de la licencia de conductor vigente.
- e. Fotocopia de la Cedula de Ciudadanía.
- n. Certificado de aptitud expedido por un médico autorizado por la F.C.A.D. en el formato oficial. El médico deberá solicitar al aspirante los siguientes exámenes paraclínicos:
 - Colesterol de Alta Densidad (HDL).
 - Colesterol Total.
 - Triglicéridos
 - Hemograma.
 - Glicemia Basal.

- Clasificación Sanguínea (Únicamente la primer vez).
- Tiempo de coagulación.
- Electrocardiograma de 12 derivaciones para todos los menores de 45 años.
- Electrocardiograma de esfuerzo para mayores de 45 años.
- Evaluación optométrica que refiera agudeza visual, colorimetría y campos visuales indirectos.

El médico evaluador deberá diligenciar la historia clínica completa y deberá exigir los paraclínicos anteriormente enumerados, documentación que deberá ser archivada de acuerdo a los parámetros de confidencialidad médica establecidos por la ley. Solo deber remitir a la F.C.A.D el concepto de aptitud.

NOTA: La historia clínica deberá contener el consentimiento informado para fines de auditoría de la condición médica y /o Director Médico de la F.C.A.D.

- f. Fotocopia de la afiliación a su EPS o Medicina Prepagada.
- g. Dos fotografías recientes tamaño documento a color en fondo azul.
- h. Carta del Club afiliado a la F.C.A.D. la cual certifique al solicitante como socio. Si el solicitante ha pertenecido a otro Club diferente al cual lo está acreditando, deberá presentar carta de paz y salvo con este.
- i. Los menores de 18 años, deberán presentar autorización y formato de exoneración del padre, madre o curador legal, por escrito y con firma, debidamente autenticada ante notario público.
- j. Presentar y aprobar con un mínimo del 80% de asertividad la evaluación de conocimiento del R.D.N. y sus anexos.
- k. Certificación de alguna escuela de pilotos avalada por la F.C.A.D., cuando la licencia es solicitada por primera vez.
- l. En caso de una inactividad igual o superior a dos (2) años, el piloto deberá presentar un certificado de actualización expedido por una escuela de pilotos avalada por la F.C.A.D.
- m. Palmares del solicitante.
- n. Carta de presentación de la F.C.A.D al Touring y Automóvil Club de Colombia.
- o. Pago de los derechos de la carta de presentación de la F.C.A.D al Touring y Automóvil Club de Colombia.
- p. Los demás requisitos exigidos por Touring y Automóvil Club de Colombia.

ARTICULO N° 22

El comité ejecutivo de la F.C.A.D será el único con facultades de aprobar o rechazar cualquier solicitud de licencia.

Los avales deportivos estarán sujetos a aprobación por parte del comité ejecutivo y/o del Comisario deportivo nombrado para el evento.

ARTICULO N° 23

Cualquier caso relacionado con la licencia de la F.C.A.D. no contemplado en el presente anexo del R.D.N. será resuelto por la F.C.A.D. o por su representante en única instancia.

ARTICULO N° 24

Los Avales Deportivos o Licencias Nacionales serán expedidos únicamente en la oficina de la Federación.

ARTICULO N° 25

El presente anexo “A” del R.D.N. tendrá vigencia a partir del 1 de Enero de 2015.



ANEXO “B”

COMISIONES

Las Comisiones son entes asesores del Órgano de Administración de La Federación Colombiana de Automovilismo, quienes tendrán funciones específicas en su Área.

Las siguientes son las Comisiones de la F.C.A.D.

1. Comisión de Juzgamiento.
2. Comisión Técnica
3. Comisión Médica.
4. Comisión de Seguridad.

1. COMISIÓN DE JUZGAMIENTO

ARTICULO N° 1 Definición

Los Comisarios Deportivos, Oficiales de ruta y Directores de competencia de automovilismo, conforman una dependencia asesora del Órgano de Administración de la F.C.A.D. creada en cumplimiento a lo establecido en el Parágrafo del Art. 31 del Decreto Legislativo 2845 de 1984 y sujeto a lo establecido en la Ley 49 de 1993 y Ley 181 de 1995.

Para todos los efectos contemplados en la Ley y en el presente Reglamento Deportivo Nacional se denominara en adelante COMISIÓN DE JUZGAMIENTO y se regirá por el contenido del presente Anexo B.

Como Órgano asesor dependiente del Comité Ejecutivo. Esta encargada de juzgar las competencias, serán los encargados de analizar demandas, sanciones, sugerencias de pilotos y presentar un informe al Comité Ejecutivo. Además tendrá como objetivo, la afiliación, capacitación y suministro del personal requerido para la dirección de eventos y la aplicación de la disciplina deportiva en los mismos, sean organizados por la F.C.A.D., organismos debidamente autorizados o por los Clubes afiliados por ella. Esta comisión está integrada por todas aquellas personas que la Federación reconoce como oficiales de competencia, y que portan un carnet licencia que lo identifica como tal. Están divididos en seis (6) categorías.

Para el cumplimiento de su objetivo, se basará en la Legislación Colombiana, el Reglamento Deportivo Nacional y sus anexos, el Código Disciplinario y las

Reglamentaciones Deportivas y Técnicas de carácter Internacional que sean aplicables en el territorio Colombiano.

ARTICULO Nº 2 Estructura orgánica

Para su correcto funcionamiento, tendrá la Estructura Orgánica que se describe a continuación:

A. COMITÉ DIRECTIVO

Integrado por un Director General, un Secretario y un Vocal.

B. GRUPO DISCIPLINARIO

Integrado por los Comisarios Deportivos y el subgrupo de oficiales acorde a lo contemplado en el Art. 8. Todos los oficiales de competencia o administradores de eventos que actúen en competencias avaladas por la F.C.A.D., deberán estar inscritos sin excepción en la Comisión Juzgamiento.

C. GRUPO DE ADMINISTRACIÓN DE EVENTOS

Integrado por Directores, Directores Adjuntos, Cronometristas y Secretarios (as).

ARTICULO Nº 3 Domicilio, duración y jurisdicción

Como organismo dependiente de la F.C.A.D. su jurisdicción abarca la totalidad del territorio nacional y el domicilio y duración serán los mismos de ella, pudiendo contar con Coordinadores o Directores delegados en las diferentes divisiones territoriales que así lo ameriten.

ARTICULO Nº 4 Administración

La Comisión de Juzgamiento es un órgano dependiente y asesor del Órgano de Administración de la F.C.A.D. y estará dirigido y administrado por un Comité Directivo compuesto por tres (3) miembros afiliados a dicha comisión y de libre nombramiento y remoción por parte del Comité Ejecutivo. Los cargos que desempeñarán cada uno de sus miembros de acuerdo al Art. 2 serán distribuidos de común acuerdo en el seno del mismo Comité Directivo.

ARTICULO Nº 5 Recursos

Para el cumplimiento de sus objetivos, la Federación suministrara los elementos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

La F.C.A.D. cobrará la totalidad de las sumas preestablecidas para cada evento, con una anticipación de cinco (5) días a fin de cubrir los pagos al personal desplazado, al finalizar la competencia, según las tarifas previamente establecidas para dicho personal mediante resolución.

Cuando se trate de desplazamientos fuera de la sede del personal suministrado, se pagaran los viáticos con un día de anticipación al viaje. Los viáticos a que hubiere lugar serán reglamentados por el Comité Directivo, sobre la base de costos reales y aprobados por el Comité Ejecutivo de la F.C.A.D.

Para traslados superiores a cinco horas (por tierra), se hará traslado de las autoridades deportivas por vía aérea al aeropuerto más cercano al sitio de la competencia, el costo de este desplazamiento estará a cargo de la organización del evento.

ARTICULO Nº 6 Funciones de la Comisión de Juzgamiento

La Comisión de Juzgamiento tendrá las siguientes funciones entre otras:

- 1) Asesorar al Comité Ejecutivo.
- 2) Programar la capacitación de jueces a nivel nacional. Promover y realizar los cursos, seminarios, conferencias, publicaciones etc. para la formación adecuada de jueces.
- 3) Propender por la realización de cursos internacionales para los Comisarios y Directores, auspiciados y avalados por la F.C.A.D.
- 4) Elaborar las recomendaciones generales para la construcción o aprobación de pistas o escenarios.
- 5) Presentarse a los eventos a los que sean oficialmente nombrados, adelantar el juzgamiento, y avalar con su firma el cronometraje según el caso en las validas oficiales aprobadas por la F.C.A.D.
- 6) Como organismo de la F.C.A.D. interpretar oficialmente los reglamentos deportivos y ayudar a su divulgación.
- 7) Capacitar e informar de las decisiones aprobadas por el Comité Ejecutivo a los Comisarios Deportivos, Veedores y Oficiales de Competencia.
- 8) Presentar al Comité Ejecutivo las sugerencias de cambios a los reglamentos, y proyectos nuevos.
- 9) Nombrar los Comisarios deportivos, veedores y jefe de seguridad para las competencias que sean necesarias. El Comité Ejecutivo de la Federación podrá intervenir en estos nombramientos cuando lo considere necesario.
- 10) Estudiar de oficio o por trámite la actuación de los Comisarios y Oficiales cuando estos cometen faltas y proponer las acciones correctivas correspondientes.
- 11) Proponer los estímulos o incentivos que sean del caso para aprobación de la F.C.A.D.
- 12) Colaborar con la F.C.A.D. en la asistencia a los Clubes afiliados a ella en la ejecución y supervisión de las competencias oficiales previamente aprobadas tanto nacionales como regionales, lo cual podrá efectuar con Comisarios asignados de cualquier lugar del país.
- 13) De cada reunión del comité directivo de esta comisión, debe quedar constancia de un acta firmada por el director y el secretario.
- 14) Esta comisión está encargada de capacitar, asesorar y supervisar a los delegados deportivos, que son las personas propuestas por los Clubes Federados de fuera de Bogotá, que participan como Comisarios deportivos.

ARTICULO Nº 7 Integrantes

La Comisión de Juzgamiento estará integrada principalmente por todas aquellas personas a quienes la F.C.A.D les reconozca su calidad de oficiales de competencia, por haberse desempeñado eficientemente con anterioridad a la expedición de la resolución de su creación. Formaran parte también de la Comisión todas aquellas personas que hayan realizado los cursos de capacitación, formación y actualización para desempeñarse como tal y los hayan aprobado.

El tipo de credencial será otorgada de acuerdo a los lineamientos de la Comisión acorde a la categoría para la cual este preparado.

ARTICULO Nº 8 Credencial

Para cumplimiento de los objetivos de la F.C.A.D. se otorgan credenciales a los Comisarios con el objeto de que supervisen las competencias y comprueben las condiciones de igualdad para todos los competidores.

La F.C.A.D. expedirá las credenciales para Comisarios las cuales se dividen en seis (6) categorías.

Categoría I

Certifica que el portador tiene los requisitos para actuar como Comisario Deportivo o Director en cualquiera de las competencias Internacionales, Nacionales y Regionales clasificados en: a) Todo tipo de evento, b) Eventos de Velocidad, c) Rally, d) Fomento

Categoría II

Certifica que el portador tiene los requisitos para actuar como Comisario Deportivo o Director en cualquiera de las competencias Nacionales y Regionales. Clasificados en: a) Todo tipo de evento, b) Eventos de Velocidad, c) Rally. Nota: No podrá actuar como Comisario Deportivo y Director al mismo tiempo en ningún evento.

Categoría E

Certifica que el portador tiene los requisitos para actuar como director adjunto en cualquiera de las competencias y como director en las pruebas de fomento, veedor, o tercer miembro del Colegio de Comisarios, con miras a un mayor entrenamiento y formación. Obraran como tales en eventos en los que se encuentren acompañados de personas idóneas en su labor.

Categoría A

Certifica que el portador tiene los requisitos para actuar como Jefe de Puesto en cualquiera de las competencias Nacionales y Regionales o como Subdirector en las competencias de fomento.

Categoría B

Certifica que el portador tiene los requisitos para actuar como asistente de Jefe de Puesto en cualquiera de las competencias Nacionales y como Jefe de Puesto en competencias de fomento.

Categoría C

Certifica que el portador de está lo faculta para actuar como segundo asistente de jefe de puesto en cualquiera de las competencias nacionales. Podrá ser personal en entrenamiento.

Nota: Las tarifas de honorarios serán establecidas por el Comité Ejecutivo de la F.C.A.D mediante la Resolución anual.

ARTICULO Nº 9

Los portadores de credenciales pueden únicamente actuar como Comisarios en caso que hayan sido nombrados para la respectiva competencia a solicitud de la F.C.A.D. o de un Club adscrito a la misma.

Los poseedores de credenciales superiores podrán actuar en cargos de credenciales inferiores en caso de no contar con el personal suficiente para el cubrimiento de la pista.

ARTICULO No. 10 Obtención de una Credencial

La credencial de oficiales de competencia de la F.C.A.D. no se dará a competidores que participen en campeonatos o copas regularmente a excepción de autorización previa del Comité Directivo por solicitud del Comité Ejecutivo

Para la obtención de la Credencial de Comisario de la F.C.A.D. se necesita haber asistido a la instrucción preliminar, los entrenamientos y el buen resultado en exámenes y el desempeño en las prácticas.

Los interesados en pertenecer a la Comisión de Juzgamiento deben llenar la forma oficial de solicitud para credencial de Comisario y enviarla a la secretaría de la F.C.A.D.

El Comité Directivo evalúa, califica y aprueba estas solicitudes durante sus juntas y una vez aprobada, se convocara al aspirante a realizar las capacitaciones programadas y a presentar los exámenes necesarios para ser admitido.

Cada solicitud debe acompañarse por dos fotos 3X4 a color.

ARTICULO Nº 11 Validez y extensión de la Credencial

La credencial de oficial de competencia de la F.C.A.D. se expide hasta el cumplimiento del periodo del órgano de administración. Será a 31 de diciembre del año de su expedición

La credencial se cambiará, se retendrá temporal o definitivamente por recomendación del Comité Directivo de la comisión o de la F.C.A.D. Por una de las siguientes causas:

- Por cambio de categoría.
- Por motivos disciplinarios o de otra índole.
- Por retiro voluntario.
- Por inactividad mayor de 6 meses.

ARTICULO Nº 12

El poseedor de una licencia como oficial adscrito a la F.C.A.D, no podrá actuar como tal en eventos, que no estén avalados por la Federación, so pena de retiro de la credencial.

ARTICULO N° 13 Cambios de categoría

Para lograr un cambio de categoría se requiere haber actuado durante dos años en un mínimo del 70% de las competencias realizadas, el concepto favorable de su desempeño y los resultados de las evaluaciones del examen correspondiente.

ARTICULO N° 14 La Ética y El decoro

La Comisión de juzgamiento contara con un Código de Ética, que incluirá una tabla de sanciones por faltas cometidas por sus miembros, la cual es parte integral del presente anexo.

ARTICULO N° 15 CONDICIONES PARA SER OFICIAL DE COMPETENCIA

Asistir a cursos programados para las diferentes modalidades, obtener la aprobación correspondiente y ser propuesto por el Comité Directivo, un Club afiliado a la F.C.A.D. o el Comité Ejecutivo.

Conocer muy bien los reglamentos, el R.D.N. y el Código Disciplinario.

Aprobar los exámenes respectivos.

INHABILIDADES

Las contempladas en la Ley

Código F.I.A.

La Ley 49 de 1993. Artículo 54

2. COMISIÓN TÉCNICA

ARTICULO N° 16 Definición

Este órgano asesor depende del Comité Ejecutivo. Esta encargado exclusivamente de la parte técnica automotriz. Está integrada por todos los Comisarios técnicos reconocidos por la Federación y que portan credencial que los identifica como tal.

ARTICULO N° 17 Estructura orgánica

Para su correcto funcionamiento, la Comisión Técnica tendrá la Estructura Orgánica que se describe a continuación:

A. COMITÉ DIRECTIVO

Integrado por un Director General, un Secretario y un Vocal.

B. GRUPO OPERATIVO

Integrado por los Comisarios Técnicos de eventos que actúen en competencias avaladas por la F.C.A.D., deberán estar inscritos sin excepción en la Comisión Técnica.

ARTICULO N° 18 Funciones

1. El estudio de las bases y reglamentos de las competencias internacionales y nacionales, para la futura aprobación del Órgano de Administración.
2. Recomendar al Órgano de Administración los planes necesarios para el desarrollo de los eventos oficiales desde el punto de vista técnico-automotriz.
3. Elaborar las directrices para los eventos.
4. Asesorar a los afiliados en asuntos técnicos, cuando estos lo soliciten o lo crean conveniente.

5. Los demás que le fijen el Órgano de Administración.

Estas personas se reunirán periódicamente para elaborar los informes de carrera, hacer proyecciones, programar cursos para oficiales técnicos novatos etc. De cada reunión debe quedar constancia de un acta debidamente firmada por el director y el secretario, el respectivo libro de actas debe reposar en la Federación y esta a su vez lo registrará anualmente en Coldeportes Nacional.

ARTICULO N° 19 Domicilio, duración y jurisdicción

Como organismo dependiente de la F.C.A.D. su jurisdicción abarca la totalidad del territorio nacional y el domicilio y duración serán los mismos de ella, pudiendo contar con Técnicos delegados en las diferentes divisiones territoriales que así lo ameriten.

ARTICULO N° 20 Administración

La Comisión Técnica es un órgano dependiente y asesor del Órgano de Administración de la F.C.A.D. y estará dirigido y administrado por un Comité Directivo compuesto por tres (3) miembros afiliados a dicha comisión y de libre nombramiento y remoción por parte del Comité Ejecutivo. Los cargos que desempeñarán cada uno de sus miembros de acuerdo al Art. 2 serán distribuidos de común acuerdo en el seno del Comité Directivo.

ARTICULO N° 21 Credencial

Para cumplimiento de los objetivos de la F.C.A.D. se otorgan credenciales a los Comisarios Técnicos con el objeto de que supervisen las competencias y comprueben las condiciones de igualdad para todos los competidores.

La F.C.A.D. expedirá las credenciales para Comisarios Técnicos así:

Categoría I- Certifica que el portador tiene los requisitos para actuar como Comisario Técnico en cualquiera de las competencias de velocidad nacionales y regionales.

Categoría II- Certifica que el portador tiene los requisitos para actuar como Comisario Técnico en cualquiera de las competencias de fomento a nivel nacional y regional.

Categoría III- Certifica que el portador tiene los requisitos para actuar como Asistente de Comisario Técnico en cualquiera de las competencias avaladas por la F.C.A.D.

ARTICULO N° 22 Cambios de categoría

Para lograr un cambio de categoría se requiere haber actuado durante un año en un mínimo de 10 competencias previa aprobación del examen correspondiente efectuado por el Comité Directivo.

ARTICULO N° 23 Condiciones para ser Comisario Técnico

Asistir a las capacitaciones programadas por el Comité Directivo para las diferentes modalidades, obtener la aprobación correspondiente y ser propuesto por el Comité Directivo, un Club afiliado a la F.C.A.D. o el Comité Ejecutivo.

Conocer muy bien el anexo "C", los reglamentos generales en lo que concierne a la parte técnica, y el Código Disciplinario. Aprobar los exámenes respectivos.

3. COMISION MÉDICA NACIONAL

ARTICULO N° 24 Definición

Órgano asesor del Comité Ejecutivo de la Federación Colombiana de Automovilismo Deportivo, encargado exclusivamente de la parte medica de los participantes. Está integrada por todos los médicos adscritos aprobados y capacitados por la F.C.A.D y que portan credencial que los identifica como tal.

ARTICULO N° 25 Estructura orgánica

Para su correcto funcionamiento, la Comisión Medica Nacional tendrá la Estructura Orgánica que se describe a continuación:

Comité directivo:

Integrado por tres miembros organizados así:

- a. Director Médico
- b. Secretario
- c. Vocal.

ARTICULO N° 26 Domicilio, duración y jurisdicción

Como organismo dependiente de la F.C.A.D. su jurisdicción abarca la totalidad del territorio nacional y el domicilio y duración serán los mismos de ella, pudiendo contar con Técnicos delegados en las diferentes divisiones territoriales que así lo ameriten.

ARTICULO N° 27 Administración

La Comisión médica es un órgano dependiente y asesor del Órgano de Administración de la F.C.A.D. y estará dirigido y administrado por un Comité Directivo compuesto por tres (3) miembros afiliados a dicha comisión y de libre nombramiento y remoción por parte del Comité Ejecutivo. Los cargos que desempeñarán cada uno de sus miembros de acuerdo al Art. 25 serán distribuidos de común acuerdo en el seno del Comité Directivo.

ARTICULO N° 28 Credencial

Para cumplimiento de los objetivos de la F.C.A.D. se otorgan credenciales a los Médicos de la comisión médica y Médicos adscritos a la F.C.A.D., con el objeto de que supervisen las competencias y comprueben las condiciones de igualdad para todos los competidores.

La F.C.A.D. expedirá las credenciales para Médicos Oficiales así:

- **Categoría I** - Certifica que el portador tiene los requisitos para actuar como Medico Oficial en cualquiera de las competencias de automovilismo nacionales y regionales.
- **Categoría II** - Certifica que el portador tiene los requisitos para actuar como Medico oficial en cualquiera de las competencias de fomento a nivel nacional y regional.

ARTICULO N° 29 Funciones de la Comisión Médica

A continuación se describen las funciones asignadas a la Comisión Médica.

- a. El estudio de las bases y reglamentos de las competencias internacionales y nacionales, a Nivel Medico, para la futura aprobación del Órgano de Administración.
- b. Recomendar al Órgano de Administración los planes necesarios para el desarrollo del Reglamento Medico Nacional en los eventos oficiales.
- c. Elaborar las directrices Médicas para los eventos.
- d. Asesorar a los afiliados en asuntos Médicos, cuando estos lo soliciten o lo crean conveniente.
- e. Los demás que le fijen el Órgano de Administración.

Estas personas se reunirán periódicamente para resolver solicitudes especiales de la condición médica de los pilotos o para el desarrollo del reglamento. De cada reunión debe quedar constancia de un acta debidamente firmada por el director y el secretario, el respectivo libro de actas debe reposar en la F.C.A.D.

ARTICULO N° 30 Condiciones para ser Integrante de la Comisión Médica

Asistir a las capacitaciones programadas por el Comité Directivo para las diferentes modalidades, obtener la aprobación correspondiente y ser propuesto por el Comité Directivo de la F.C.A.D. Conocer muy bien los reglamentos generales en lo que concierne a la parte médica, y el Código Disciplinario.

ARTICULO N° 31

El presente anexo "A" del R.D.N. tendrá vigencia a partir del 1 de Enero de 2015.



ANEXO "C"

REGLAMENTO TECNICO

CAPITULO I EQUIPO DE SEGURIDAD

El siguiente equipo de seguridad, es de carácter obligatorio para todas las categorías y grupos:

ARTICULO No. 1 Extintores:

Sistema extintor fijo (integral); capacidad mínima de 3000 gr. Se deben instalar dos (2) accionadores; uno en el exterior del vehículo, en el costado derecho, el otro debe ser accionado por el piloto sentado con el arnés de seguridad debidamente colocado y asegurado. El sistema debe tener mínimo tres boquillas (hacia compartimiento habitáculo, compartimiento motor y depósito de combustible). La tubería debe ser de material ignífugo se recomienda tubería metálica. El agente extintor será CO2 ó Solcaflam.

El sistema extintor debe estar ubicado en posición vertical a excepción aquellos que estén diseñados para trabajar horizontalmente. Las boquillas no deben disparar directamente a la cara del piloto (riesgo de quemaduras por frío).

Deben contar con manómetro y vigencia (Fecha de vencimiento) visibles y marcado con su respectivo numero de identificación del vehículo. Los accionadores deben estar marcados con círculo rojo y la letra E

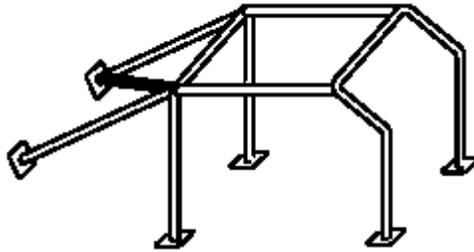
ARTICULO No. 2Jaula de Seguridad:

Es obligatorio el uso de jaulas de seguridad conformes con las siguientes condiciones:

Definiciones:

1. Jaula de seguridad: Armadura estructural concebida con el fin de evitar una deformación importante de la carrocería en caso de choque o de vuelco.
2. Arco de seguridad: Marco o arco estructural con sus bases de anclaje.
3. Jaula antivuelco: Armadura estructural compuesta de un arco principal, un arco delantero (o compuesto de dos arcos laterales), sus tirantes de conexión, un tirante diagonal, tirantes longitudinales y de bases de anclaje. (Por ejemplo, ver gráfica 1)

Gráfica 1



4. Arco principal: Estructura constituida por un marco o arco vertical situado en un plano transversal al vehículo, inmediatamente detrás de los asientos delanteros.

5. Arco delantero: similar al arco principal pero su forma sigue los paralelos laterales y el borde superior del parabrisas.

6. Arco lateral: Estructura constituida por un marco o arco vertical, situado a lo largo de la parte derecha e izquierda del vehículo. Los montantes traseros de un arco lateral deberán estar justo detrás de los asientos delanteros. Los montantes delanteros deben seguir los montantes del parabrisas y de la puerta de forma tal que no impidan la entrada o la salida del piloto y del copiloto.

7. Tirante longitudinal: Tubo longitudinal que no forma parte del arco principal, delantero o lateral, que une estos arcos, así como los tirantes de refuerzo trasero.

8. Tirante diagonal: Tubo transversal que une los ángulos superiores del arco principal o el extremo superior de un tirante de refuerzo trasero y el pie de anclaje opuesto inferior del arco o del tirante de refuerzo trasero.

9. Refuerzo de armadura: Tirante de refuerzo anclado a la jaula de seguridad para mejorar su eficacia estructural.

10. Placa de refuerzo: Placa metálica fijada a la carrocería o a la estructura del chasis bajo el pie de anclaje de un arco para repartir mejor la carga sobre la estructura.

11. Pie de anclaje: Placa soldada a un tubo del arco para permitir su atornillado o soldadura sobre la carrocería o sobre la estructura del chasis, generalmente sobre una placa de refuerzo.

12. Tirantes desmontables: Miembros estructurales de una jaula de seguridad que se pueden desmontar.

ARTICULO No. 3 Especificaciones Generales:

1. Las jaulas de seguridad deberán diseñarse y construirse de forma tal que, correctamente instaladas, reduzcan sustancialmente la deformación de la carrocería y

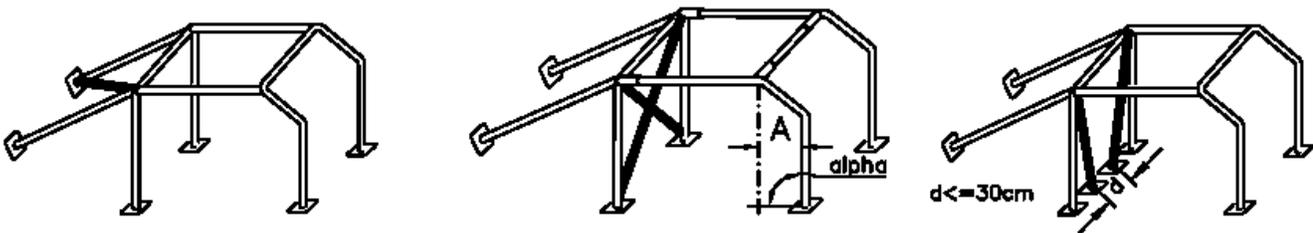
por lo tanto el riesgo de daños a las personas que se encuentran a bordo. Las características esenciales de las jaulas de seguridad son: una construcción sólida diseñada para adecuarse al vehículo concreto, fijaciones adecuadas y un montaje adaptado a la carrocería.

Los tubos no deben transportar fluidos. La jaula de seguridad no debe dificultar la entrada o salida del piloto y copiloto. Los elementos de la jaula podrán ocupar el espacio de los ocupantes atravesando el salpicadero (tablero de instrumentos) y los revestimientos delanteros, así como el asiento y revestimientos traseros. El asiento trasero puede desmontarse.

Longitudinalmente, la jaula de seguridad debe estar contenida entre los puntos de anclaje de los elementos de la suspensión delanteros y traseros encargados de soportar las cargas verticales (amortiguadores y sistemas de resortes). Se permiten refuerzos entre la jaula de seguridad y los anclajes de la barra estabilizadora trasera por medio de tubos que no excedan una dimensión de 30 x 1.5 mm.

2. Jaula de seguridad básica: Sólo deberán utilizarse jaulas de seguridad.

3. Tirante diagonal obligatorio. Diferentes formas de montar el tirante diagonal obligatorio: Ver dibujos 2 a 4. Se permite combinar varios elementos.

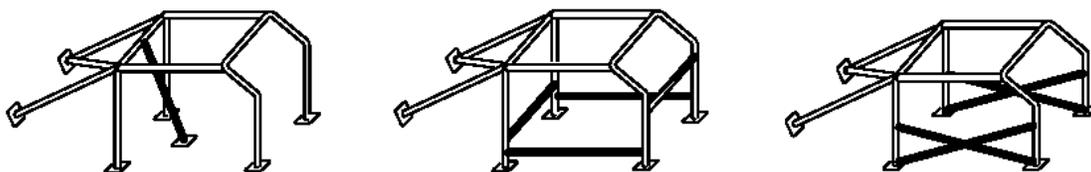


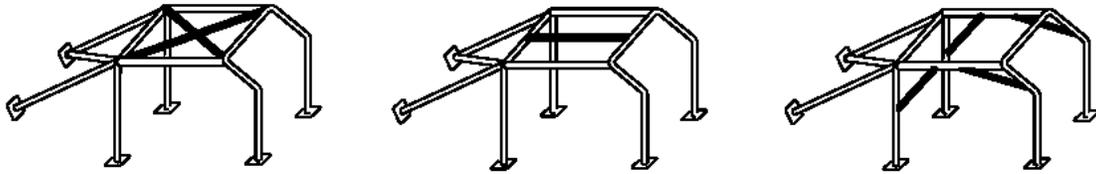
Dibujo 2

Dibujo 3

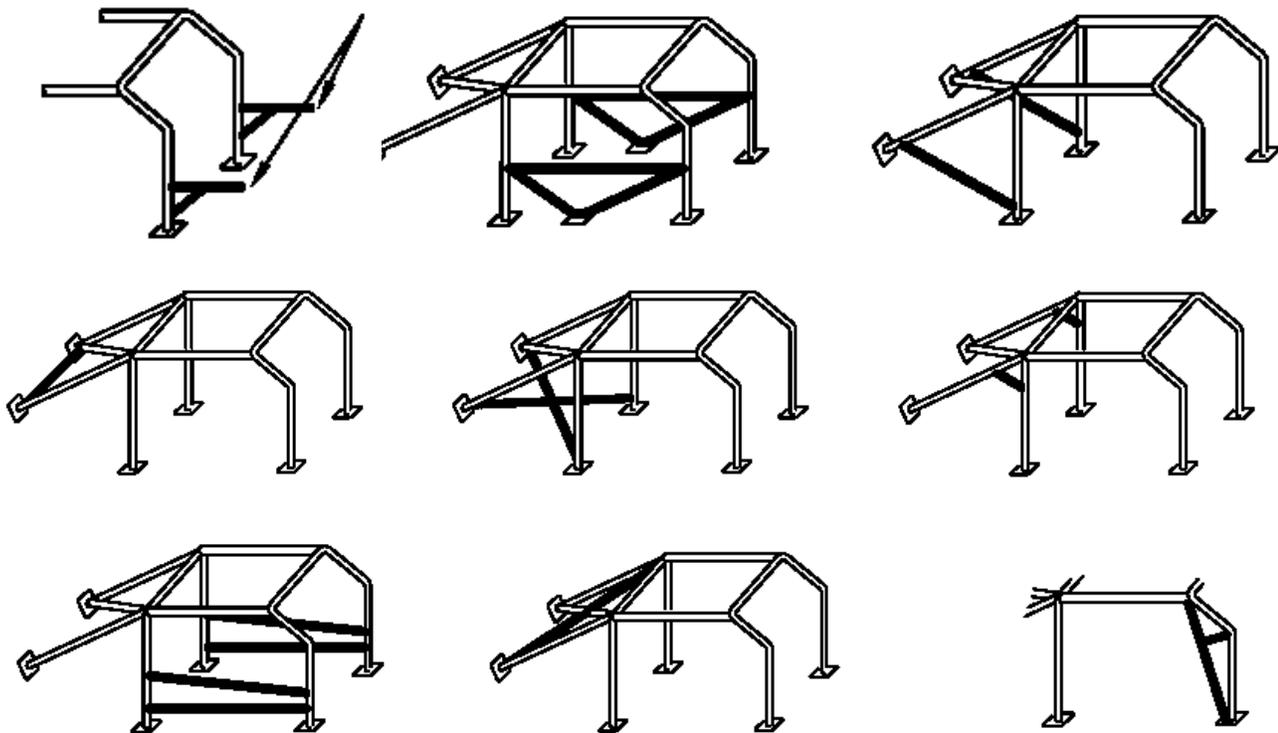
Dibujo 4

4. Elementos de refuerzo opcionales: Cada tipo de elemento (dibujos que se muestran a continuación) puede usarse separadamente o combinado con otros.





Puntos de anclaje de la suspensión.



DIBUJO 5

ARTICULO No. 4 Especificaciones Técnicas:

1. Arco principal, delantero o lateral: Estos marcos o arcos deben estar hechos de una pieza sin uniones. Su construcción debe ser uniforme y desprovista de ondulaciones o fisuras. La parte vertical del arco principal debe ser tan recto como sea posible y estar lo más próxima al contorno interior de la carrocería. El montante frontal de un arco delantero o de un arco lateral debe ser recto, o si esto no es posible, debe seguir los montantes del parabrisas y tener una sola curvatura en su parte vertical inferior. Si un arco principal constituye los montantes traseros de un arco lateral (dibujo 3), la conexión al arco lateral deberá estar a nivel del techo.

Para conseguir un montaje eficaz a la carrocería, el revestimiento original del interior se podrá modificar alrededor de las jaulas de seguridad y sus anclajes cortándolo o deformándolo.

Sin embargo, esta modificación no permite retirar partes completas de las guarniciones o revestimientos.

Si fuera necesario, se puede desplazar la caja de fusibles con el fin de instalar la jaula.

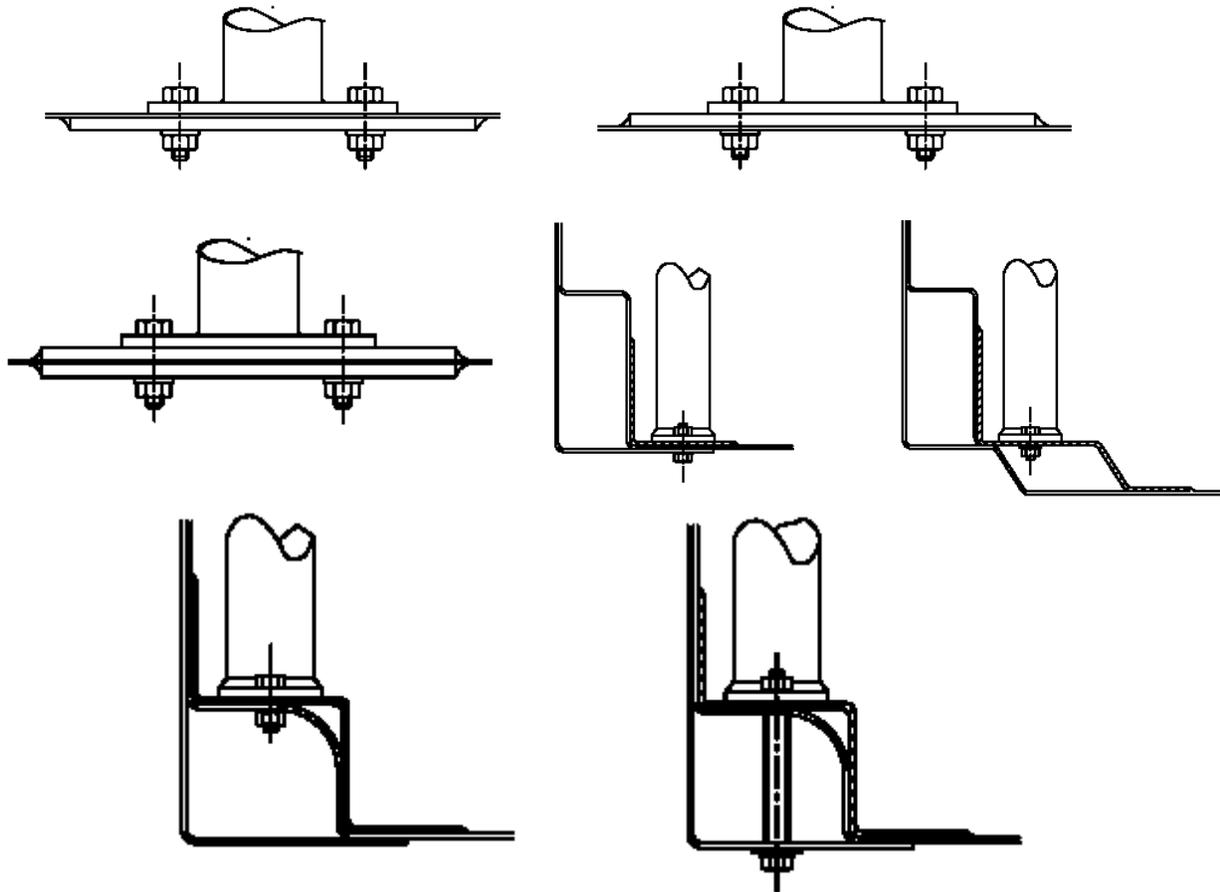
2. Fijación de la jaula a la carrocería:

El mínimo de fijaciones es:

- 1 para cada montante del arco principal o lateral.
- 1 para cada montante del arco delantero.
- 1 para cada tirante longitudinal trasero (ver siguiente numeral)

Cada pie de anclaje del arco delantero, principal o lateral debe incluir una placa de refuerzo, de un espesor de, al menos, 3 mm. que no será inferior al del tubo sobre el cual está soldado.

Cada pie de anclaje debe estar fijado por, al menos, 3 tornillos en una placa de refuerzo de, al menos 3 mm de espesor y de, al menos, 120 cm² que estará soldada a la carrocería. Se muestran ejemplos en el dibujo 6. Esto no se aplica necesariamente a los tirantes longitudinales traseros.



DIBUJO 6

Los tornillos deben ser de, al menos, M8 de una calidad ISO 8.8 ó mejor.

Las tuercas serán autoblocantes o dotadas de arandelas de bloqueo.

Estas exigencias son las mínimas; como complemento podrán utilizarse fijaciones suplementarias, los pies de los arcos podrán soldarse a las placas de refuerzo, las jaulas podrán soldarse a la carrocería. Los pies de anclaje de los arcos no deben soldarse directamente a la carrocería sin una placa de refuerzo.

3. Tirantes longitudinales traseros: Son obligatorios y deben anclarse cerca del techo y cerca de los ángulos superiores exteriores del arco principal a ambos lados del vehículo. Deberán formar un ángulo mínimo de 30° con la vertical y estar dirigidos hacia atrás, serán rectos y tan cercanos como sea posible a los paneles interiores laterales de la carrocería.

Las especificaciones para el material, el diámetro y el espesor están definidos en el artículo sobre especificaciones de material.

Sus fijaciones deberán estar reforzadas por placas. Cada tirante longitudinal trasero deberá fijarse con tornillos que tengan una sección acumulada de, al menos, dos tercios de la recomendada para cada pie de arco y con las placas de refuerzo idénticas pero de un área de, al menos, 60 cm².

Se permite utilizar un solo tornillo a doble cizalladura, bajo reserva de que sea de la sección y resistencia adecuadas, y a condición de que se suelde un manguito al tirante.

4. Tirante diagonal: Debe montarse al menos un tirante diagonal.

Su situación se corresponderá con los dibujos 2 a 4 y deben ser rectos, no curvados. Los puntos de fijación de los tirantes diagonales deben estar situados de forma que no causen daños. Podrán ser desmontables, pero deberán estar instalados durante la prueba. El extremo inferior de la diagonal debe unirse al arco principal o a un tirante longitudinal trasero a menos de 100mm del pie de anclaje.

El extremo superior de la diagonal debe unirse al arco principal a menos de 100mm de la unión del arco principal con el tirante longitudinal trasero, o al tirante longitudinal trasero a menos de 100mm de su unión con el arco principal.

Debe cumplir con las especificaciones mínimas descritas en el artículo sobre especificaciones del material.

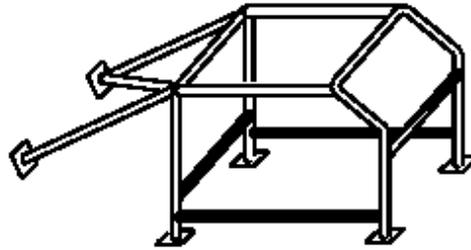
Los tirantes diagonales fijados a la carrocería llevarán placas de refuerzo.

5. Refuerzos opcionales de las armaduras de seguridad:

El material, el diámetro y el espesor de los refuerzos estarán conformes con el artículo correspondiente a especificaciones del material.

Deben fijarse por soldadura en su emplazamiento o por conexiones desmontables.

5.1. Tirante de refuerzo transversal: Se autoriza el montaje de 2 tirantes transversales tal como indica el dibujo 7.



DIBUJO 7

El tirante de refuerzo transversal anclado al arco delantero no debe reducir el espacio reservado a los ocupantes. Debe situarse lo más alto posible pero su borde inferior no debe superar la parte superior del tablero.

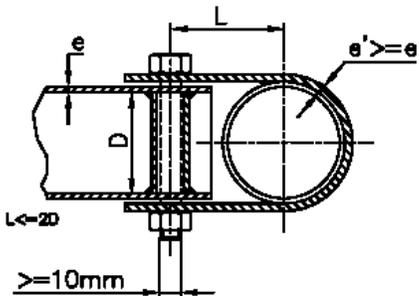
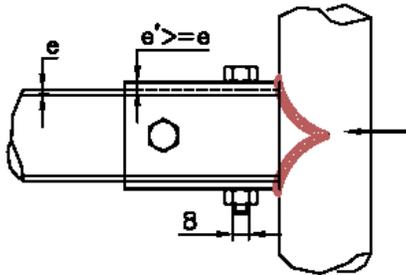
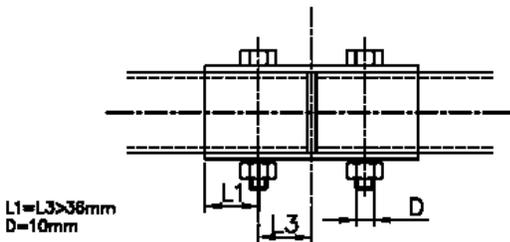
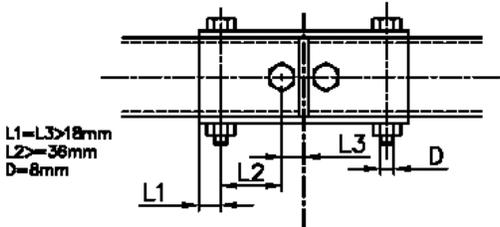
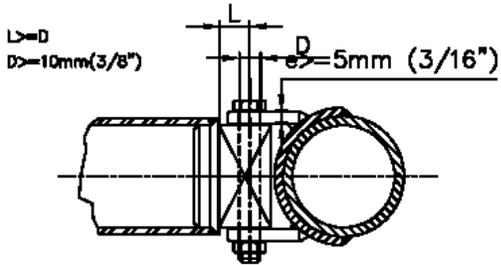
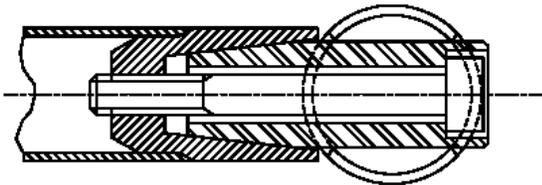
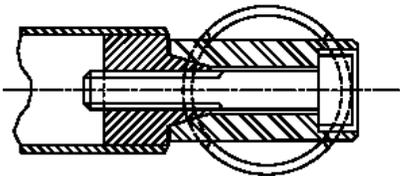
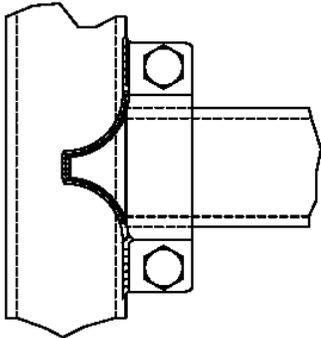
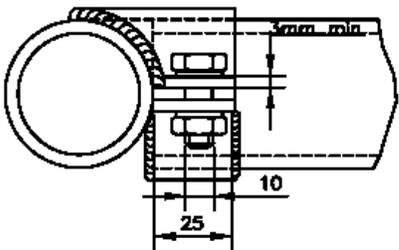
5.2. Tirantes de puertas (para la protección lateral): Se podrán montar uno o varios tirantes longitudinales a cada lado del vehículo. Podrán ser desmontables. La protección lateral estará situada tan alta como sea posible pero sus puntos de anclaje superiores no estarán a más de la mitad de la altura total de la puerta medida desde su base. Si estos puntos de anclaje superiores están situados delante o detrás de la apertura de la puerta, esta limitación de altura es también válida para la intersección correspondiente al tirante y la apertura de la puerta. En el caso de una protección «X», es aconsejable que los puntos de anclaje inferiores se fijen directamente sobre el larguero longitudinal.

5.3. Refuerzos de techo: Se permite reforzar la parte superior de la jaula añadiendo elementos como los mostrados en el dibujo 5.

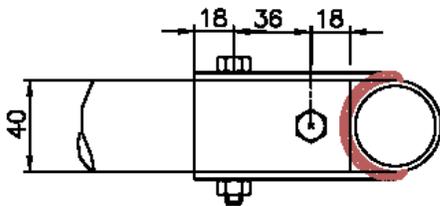
5.4. Refuerzos de ángulo y unión: Se permite reforzar las uniones del arco principal o del arco delantero con los elementos longitudinales así como los ángulos superiores traseros de los arcos laterales y la unión entre el arco principal y los tirantes longitudinales traseros. Los extremos de estos refuerzos no deben estar más bajos o más lejos del punto medio de los elementos sobre los que están anclados, salvo en lo que concierne a la unión del arco delantero, que podrá alcanzar la unión montante de la puerta/arco delantero. Se podrá añadir un refuerzo a cada lado del arco delantero entre la esquina superior del parabrisas y la base de este arco.

6. Revestimiento protector: En los lugares donde los cuerpos o cascos de los ocupantes pueda entrar en contacto con la jaula de seguridad debe instalarse un revestimiento protector no inflamable.

6. Tirantes desmontables: Si se usan tirantes desmontables en la construcción de una jaula de seguridad, las conexiones desmontables utilizadas deben estar conformes con un tipo aprobado por la FIA (ver dibujo 8). No podrán estar soldadas.



(Dimensions en/in mm)



Los tornillos y las tuercas deben ser de una calidad ISO 8.8 ó superior.

Se advierte que las conexiones desmontables no pueden formar parte del arco principal, delantero o lateral, dado que estas actúan como elementos bisagra en la estructura permitiendo su deformación. Su uso esta reservada a los tirantes de los arcos y a la unión de un arco lateral al arco principal.

8. Indicaciones para la soldadura: Todas las soldaduras deben ser de la mejor calidad posible y de una penetración total (preferentemente soldadura al arco en atmósfera de gas inerte). Deberán cubrir todo el perímetro del tubo. Aunque una buena apariencia exterior no garantiza necesariamente la calidad de la soldadura, una soldadura de mala apariencia no será nunca señal de un buen trabajo.

En el caso de utilizar acero tratado térmicamente deben seguirse las instrucciones del fabricante (electrodos especiales, soldadura en atmósfera inerte). Debe señalarse que la utilización de aceros tratados térmicamente o con alto contenido en carbono puede ocasionar problemas y una mala fabricación puede resultar en una disminución de la resistencia (causada por las zonas afectadas por el calor), una tenacidad inadecuada y contracciones internas.

Material	Resistencia Mínima a la Tracción	Dimensiones Mínimas (mm)	Utilización
Acero al carbono no aleado estirado en frio sin soldadura conteniendo un máximo de 0.22% de carbono.	350 N/mm ²	Preferiblemente 45x2,5 o en su defecto 50x2,0	Arco Principal (dibujo 253.38) arco lateral y su conexión trasera (dibujo 253.89) según la construcción
Acero al carbono no aleado estirado en frio sin soldadura conteniendo un máximo de 0.22% de carbono.	350 N/mm ²	38x2,5 o 40x2,0	Otras partes de la jaula de seguridad

Nota: Estas cifras representan el mínimo permitido. Al seleccionar el acero, se debe prestar atención a la obtención de buenas propiedades de elongación y adecuadas características de soldabilidad.

El curvado del tubo debe hacerse en frío con un radio de curvatura del eje del tubo de, al menos, 3 veces el diámetro. Si el tubo se o valiza durante esta operación la relación entre el diámetro menor y mayor no será inferior a 0,9.

ARTICULO No. 5 Jaulas de seguridad para vehículos todo-terreno:

A continuación se muestran varias configuraciones de jaulas de seguridad para vehículos todo-terreno.

Estas configuraciones deben cumplir con las especificaciones descritas anteriormente.



ARTICULO No. 6 Interruptor Maestro:

Se deben instalar dos (2) interruptores maestros; uno en el exterior del vehículo, en el costado derecho, en la posición más próxima a la parte inferior del parabrisas, en parte no movable; el otro, donde el piloto sentado y con el arnés de seguridad debidamente colocado y asegurado pueda accionarlo fácilmente.

Los interruptores maestros deberán cortar motor y batería a cualquier nivel de revoluciones. Debe estar marcado con un rayo rojo dentro de un triángulo azul.

ARTICULO No. 7 Arnés de Seguridad:

Arnés de seguridad de cuatro (4) puntos mínimo homologado por la FIA, firmemente anclado a la carrocería, reforzado en el sitio de anclaje al chasis o a la jaula; estos deben estar correctamente anclados con tornillos de acero de mínimo grado cinco (5).

ARTICULO No. 8 Asientos:

Se deben remover los asientos de atrás y del copiloto.

Es obligatorio el uso de asiento tipo cubo para competencia homologado por la FIA de construcción monolítica (una pieza) firmemente anclado a la carrocería. El asiento deberá incluir en su diseño el apoya cabeza así como también las aberturas que permitan el paso de los cinturones del arnés de seguridad (4) cuatro aberturas como mínimo.

Se podrá utilizar corredera, siempre que ésta sea asegurada por medio de pasadores pinados. No se permite ningún tipo de suspensión en los asientos.

ARTICULO No. 9 Seguros:

Se debe correr sin seguro en las puertas.

ARTICULO No. 10 Conductos y Sistema de Tanqueo:

Los conductos de combustible, agua y lubricación únicamente podrán ser metálicos o en manguera blindada deben estar en buen estado, fijos con abrazaderas y no deben

presentar escapes. No se permiten filtros de combustible dentro del habitáculo. Toda tubería que vaya dentro del habitáculo debe ser aislada térmicamente.

Se exige el sistema de LLENADO RÁPIDO. (La toma del vehículo, tanque o manguera; con macho y el sistema de llenado rápido) para los eventos que requieran retranqueo.

ARTICULO No. 11 Tanque de Recuperación:

Es obligatorio el tanque de recuperación de aceite en caso de no tener retorno al cárter, deberá ser de capacidad mínima de medio galón, protegido del calor.

ARTICULO No. 12 Espejos

Se deben instalar dos espejos retrovisores exteriores, uno a cada lado, adicional al espejo interior, en condiciones de visibilidad óptimas.

ARTICULO No. 13 Remoción de elementos:

El vehículo no debe tener ningún tipo de alfombras o material inflamable en sitios diferentes a los autorizados en el presente reglamento.

ARTICULO No. 14 Vidrios:

La remoción de los vidrios laterales es permitida, el vidrio parabrisas deberá ser en vidrio Triplex o en policarbonato y estar en perfectas condiciones.

La ventana del piloto deberá tener obligatoriamente la red textil antífama o similar tejida en cuadros de 5 cm por 5 cm máximo y firmemente anclada a la estructura de seguridad del vehículo, asegurada con broches o amarres, que permita la fácil evacuación del piloto en caso de emergencia. Esta malla debe ir asegurada en el roll bar.

El parabrisas debe asegurarse a la carrocería en sus bordes horizontales en las cuatro esquinas, mediante platinas de mínimo 2.5 cm por mínimo 3 mm de espesor; deben estar aseguradas a la carrocería y además pisar el empaque o bocel.

El vidrio trasero debe fijarse a la carrocería en su dimensión vertical total, mediante platinas de 1/8" de espesor por 1" de ancho. Los vidrios que van montados con pegante de origen en la carrocería no necesitan estos seguros.

ARTICULO No. 15 Cardan:

En los vehículos con cardán, se debe instalar un protector que evite que caiga al piso en caso que se suelte y otro dentro de la cabina si la Comisión Técnica juzga que el túnel es insuficiente.

ARTICULO No. 16 Batería:

La batería se debe fijar en toda su dimensión transversal, mediante correas de material resistente a la corrosión o soporte original. Se permite la colocación de la batería dentro del habitáculo siempre y cuando esté protegida mediante caja de seguridad que no podrá ser de material conductor a la electricidad.

ARTICULO No. 17 Luz de Posición:

Luz de posición: Es obligatorio en carreras nocturnas mediante dos faros de color rojo en la parte trasera del vehículo. No se permite el uso de strobes o flash usados en aviación. No se permite el uso de luces giratorias o "licuadoras". La luz de posición debe funcionar al encender los limpia brisas. Las luces deben ser fijas.

Es obligatorio el uso de tercer Stop ubicado en la parte superior del vidrio panorámico trasero.

ARTICULO No. 18 Carrocería:

Los costados externos de las ruedas no podrán sobresalir de los guardabarros, bombas o ensanchados. En caso de guardabarros independiente, éstos deberán ser protegidos mediante triángulos que impidan enredarse con otro vehículo. Para los vehículos provenientes de formulas todas las partes mecánicas deben estar cubiertas por la carrocería (llantas, suspensión y demás)

Seguros de capó mediante pines metálicos o correa de ancho mínimo de tres (3) cm. debidamente asegurada.

Se recomienda el uso de tortillería de acero grado 8 como mínimo norma DIN o 5 norma SAE.

Es obligatoria la instalación de una platina de mínimo 5 mm de espesor con una perforación de 5 cm de diámetro, dicha perforación debe sobresalir completamente del capo y de la tapa de baúl por la parte derecha en posición vertical, firmemente ancladas para efectos de remolque e izado. Se deben pintar de color amarillo.

ARTICULO No. 19 Timón:

No se permiten timones con partes de madera.

ARTICULO No. 20 Tubo de Escape:

El tubo de escape debe terminar debajo de la carrocería a los costados, detrás del paral central a ras con la carrocería, o en la parte posterior, sobresaliente de la línea de la carrocería un máximo de 5 cm.

ARTICULO No. 21

No se permite llevar objetos dentro del vehículo que puedan tener movilidad y afectar la integridad física del piloto.

CAPITULO II MEDIDAS DE SEGURIDAD

ARTICULO No. 22

Las siguientes medidas de seguridad deberán ser adoptadas y acatadas por la totalidad de los participantes, salvo las excepciones anotadas.

ARTICULO No. 23

Está terminantemente prohibido el transporte de gasolina adicional en recipientes que no estén fijados de manera permanente en el vehículo. Deben estar conectados al sistema de tanqueo rápido de seguridad del vehículo.

ARTICULO No. 24

En caso de carreras nocturnas, la altura de cualquier tipo de faros no debe sobrepasar la línea inferior del parabrisas o la altura del capot y su número debe ser siempre par y no mayor de cuatro unidades. Por tanto los vehículos que tengan las luces originales, solo podrán instalar dos luces exploradoras adicionales. Las luces originales de doble óptica son consideradas como independientes. (Cada bombillo cuenta como una luz)

ARTICULO No. 25

No se puede modificar la carrocería en su apariencia original. Se puede remplazar el material de los siguientes elementos: Capot, guardafangos puertas y tapa de baúl, sólo en los ST. La carrocería de FL1 y FL2 es libre.

ARTICULO No. 26

Es permitido el uso de spoiler siempre y cuando su perfil no sobrepase el perfil lateral de la carrocería original. La medida máxima permitida en la altura del spoiler es de 30 cm, sobre la parte más alta de la carrocería original.

ARTICULO No. 27

El suplemento de los guardabarros debe ser firmemente anclado y deberá cubrir la rueda para las categorías que se permite.

ARTICULO No. 28

Se permite la remoción del material cromado. Es obligatorio la remoción de los parachoques y soportes de los mismos, si no son parte integral de la carrocería. No se permiten elementos no previstos en el reglamento.

Se permitirá quitar parrillas, boceles, farolas y demás elementos de lujo.

ARTICULO No. 29

La carrocería debe estar en buen estado; no se puede presentar con abolladuras viejas. El vehículo debe estar limpio al momento de la revisión técnica.

ARTICULO No. 30

Se permiten orificios para ventilación del habitáculo, siempre y cuando no se afecte la estructura de la pieza perforada.

ARTICULO No. 31

Se permite soldar, reforzar partes de la carrocería interior o exterior y modificar su funcionamiento siempre y cuando no se altere la apariencia original del vehículo.

ARTICULO No. 32



Se permiten túneles en el conjunto delantero y trasero para fines aerodinámicos.

ARTICULO No. 33 Peso:

El peso del vehículo declarado según cada categoría por los participantes, debe aparecer en el guardafango delantero derecho, de fácil identificación por parte de los Comisarios Técnicos, al momento de hacer el pesaje respectivo. La medida mínima de dicho aviso es de 10 x 10 cm.

ARTICULO No. 34

Es obligatorio proteger los faros delanteros y cualquier tipo de faro adicional con cinta adhesiva transparente. No aplica a faros plásticos. Los faros podrán ser remplazados por tapas que cubran los orificios que deje su retiro de las posiciones originales, firmemente ancladas.

ARTICULO No. 35

Internamente y externamente la estructura y la carrocería podrán ser reforzadas en forma libre pero no alterando su forma original.

ARTICULO No. 36

La puerta delantera del conductor se deberá poder abrir y cerrar para dar acceso libre al habitáculo.

No es permitido sellar la puerta delantera de los vehículos de fabricación en serie.

Se permitirá remover las cremalleras de los elevavidrios así como los tapizados. Los sistemas de apertura interna de la tapa del baúl y el capot deben estar desconectados, lo mismo que el seguro del timón.

ARTICULO No. 37

El pedal del acelerador, embrague y freno deberán ser accionados mecánicamente por el pie del piloto.

ARTICULO No. 38

En vehículos que por fabricación tengan la bomba de gasolina, filtros, reguladores o mangueras de combustible en el interior del habitáculo se exigirá blindaje o protección de seguridad.

ARTICULO No. 39

Prohibido en cualquier vehículo el uso de vidrios polarizados o con papel ahumado.

ARTICULO No. 40

Obligatorio en todos los vehículos equipados con transmisión automática el uso de "Switch neutro" en el varillaje de cambio. Este switch permitirá únicamente el encendido del vehículo en las posiciones de "Parqueo" o "Neutro".

ARTICULO No. 41 Nivel de Ruido

El ruido generado por los vehículos no podrá exceder los 120 db a 6300 RPM o 3/4 del máximo de las revoluciones del motor si es menor, medidos a una distancia de 50 cm. y en un ángulo de 45° del punto de salida del exhosto.

Es permitido modificar la plataforma del piso para la ubicación de la tubería creando túneles que solamente la contengan pero en ningún caso el diámetro podrá exceder 21 cm. Si éste túnel pasa por algún elemento estructural, éste no debe ser modificado. Sin que haya lugar a ninguna apelación o explicación, la Comisión Técnica podrá a su juicio exigir un silenciador a cualquier vehículo cuyo ruido exceda los parámetros audibles que estimen los jueces.

ARTICULO No. 42 Rines

En ninguna categoría se permite correr con rines estampados de lámina de acero, salvo que éstos porten una homologación específica para competencia. Todos los demás deben ser de aleación de la más alta especificación.

CAPITULO III TEXTO FINAL

Cualquier caso no previsto en los capítulos anteriores de equipo y medidas de seguridad, será resuelto por la F.C.A.D. en única instancia. La F.C.A.D. se reserva la facultad de modificar total o parcialmente el presente anexo, y/o adicionar disposiciones reglamentarias cuando a su juicio las circunstancias así lo requieran.



ANEXO “D”

RALLY

La Federación Colombiana de Automovilismo Deportivo consigna en el presente anexo las normas complementarias a las disposiciones del R.D.N. las cuales regirán la organización y realización de las pruebas de Rally, así clasificadas acorde con las definiciones establecidas en el artículo 2 del R.D.N.

Las normas generales están previstas en el R.D.N. y en la sección “A” del presente anexo. Las normas especiales, no comunes, diferentes para una y otra categoría, están previstas en el presente anexo así: Rally de Primera Categoría Sección B. Rally de Regularidad, Cross Country.

SECCIÓN “A” NORMAS GENERALES ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN

ARTICULO Nº 1

Las competencias de Rally de Primera categoría, de Regularidad y de fomento serán organizadas por los Clubes afiliados a la F.C.A.D. o por esta, y se regirán por las disposiciones previstas en el presente anexo del R.D.N. y el Reglamento Particular de cada evento.

ARTICULO Nº 2 INFORMES

Para cada Rally, el Director de Carrera redactará un informe para presentar al Comité Ejecutivo de la F.C.A.D, donde se dé a conocer el desarrollo general de la Prueba.

ARTICULO Nº 3 DEFINICIONES IDIOMA OFICIAL

El idioma oficial debe ser el español. Los diferentes documentos, y en especial el reglamento particular y todos los complementos, deben redactarse en español.

INTERPRETACIÓN

En el caso de divergencias relativas a la interpretación del presente reglamento, sólo la F.C.A.D. tendrá autoridad para tomar una decisión.

BOLETIN

Documento oficial impreso en hoja amarilla realizado por escrito, destinado a modificar, precisar o completar el reglamento particular del rally. Los boletines deben estar numerados y fechados y los miembros de cada tripulación deberán confirmar que los han recibido. Los boletines son emitidos por los organizadores del Rally hasta el comienzo de la revisión técnica y están sometidos a la aprobación del Colegio de Comisarios salvo en lo relativo a modificaciones del itinerario o al programa de reconocimiento por los Comisarios deportivos de la prueba durante el desarrollo de la competencia excepto por las modificaciones en el itinerario que pueden ser hechas por el Director de Carrera. Aplica para la modalidad de primera categoría.

COMUNICADO

Documento oficial, realizado por escrito, de naturaleza informativa, que puede ser emitido por el director de carrera o por los Comisarios deportivos, se presentará en hoja blanca. Aplica para la modalidad de primera categoría.

ZONAS DE CONTROL

Se considera zona de control la zona entre el primer panel de aviso de fondo amarillo y el panel final de color beige con tres barras transversales.

EQUIPO

Un equipo está compuesto de dos personas a bordo de cada vehículo, designadas como piloto y copiloto respectivamente. Excepto cuando se indique lo contrario, cualquier miembro del equipo podrá pilotar durante el rally y ambos deberán poseer una licencia de competición de pilotos expedida por la F.C.A.D. para el año en curso, que sea válida para la modalidad.

El piloto asume la responsabilidad de las personas a su cargo durante el Rally.

ETAPA

Cada una de las partes del rally separadas por un parque cerrado nocturno. Si sólo se organiza una prueba súper especial en la tarde anterior a la Etapa 1, se considerará como la Sección 1 de la Etapa 1.

DECISIÓN

Documento emitido por el Colegio de Comisarios para anunciar sus conclusiones tras una consulta, audiencia o investigación.

FINAL DE LA PRUEBA

La prueba finaliza con la publicación de la Clasificación Oficial. La parte competitiva rally finaliza en el control horario final. El evento finaliza con la presentación del informe al Comité Ejecutivo de la F.C.A.D.

PARQUE DE ESPERA

Como un parque cerrado, pero al cual pueden ser admitidos personal de prensa o de los equipos provistos de un pase adecuado.

NEUTRALIZACIÓN

Tiempo en el que los equipos son detenidos por el organizador por cualquier motivo, durante el cual se encuentran en régimen de parque cerrado.

PARQUE CERRADO

Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior. Únicamente está permitida la presencia oficiales de la F.C.A.D.

ASISTENCIA PROHIBIDA

El uso o la recepción por parte del equipo, de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo el agua potable proporcionada por el organizador), piezas de recambio, herramientas o útiles excepto los que se transportan en el vehículo propio de competición o la presencia de personal del equipo.

RECONOCIMIENTOS

La presencia en un tramo cronometrado, de la forma que sea, de un piloto y/o copiloto en cualquier momento que tenga la intención de participar en un Rally tras el anuncio del itinerario. Aplica para rally de primera categoría.

PROGRAMA DE RECONOCIMIENTOS

El programa especificado en el reglamento particular durante el cual los equipos podrán familiarizarse con la ruta del Rally. Aplica para rally de primera categoría.

REAGRUPAMIENTO

Parada prevista por un organizador en régimen de parque cerrado o parque de espera, con un control horario a la entrada y otro a la salida, con el objeto de seguir el programa del Rally y/o permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

SECCIÓN DEL RALLY

Todas las partes de un Rally comprendidas entre la Salida, los sucesivos reagrupamientos y la Llegada.

TRAMO CRONOMETRADO

Prueba de velocidad sobre carretera cerrada al tráfico.

SECTOR DE ENLACE

Los itinerarios comprendidos entre dos controles horarios son denominados “sectores de enlace”. La velocidad media en los mismos no podrá sobrepasar los 60 km/h.

Si se atraviesan núcleos urbanos y/o zonas de alta densidad de tráfico, deberán tenerse en cuenta estas circunstancias a la hora de establecer la media.

ASISTENCIA

Cualquier trabajo efectuado en un vehículo participante.

INICIO DE LA PRUEBA

Un rallye comienza el día de las verificaciones administrativas o los reconocimientos (lo que ocurra primero). La parte competitiva del rallye comienza en el primer control horario.

PRUEBA SÚPER ESPECIAL

Un tramo cronometrado diseñado para los espectadores con la posibilidad de que haya más de un vehículo tomando la salida al mismo tiempo. La longitud de una prueba súper especial será de entre 1 km y 15 km. No aplica para regularidad.

CARNET DE CONTROL DE TIEMPOS

Carnet destinado a recoger las anotaciones de los tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario. No aplica para regularidad.

ARTICULO Nº 4 OFICIALES COMISARIOS DEPORTIVOS

El colegio de Comisarios deportivos siempre estará compuesto por tres miembros pertenecientes a la F.C.A.D. Debe existir comunicación permanente entre los Comisarios deportivos y el director de carrera. Durante el desarrollo del Rally, al menos uno de los Comisarios deportivos debe encontrarse en la proximidad del HQ del Rally.

COMISARIO TECNICO DE LA F.C.A.D.

El Comisario Técnico de la F.C.A.D. actuará de enlace con el director de carrera y será el Comisario técnico jefe, responsable de todas las cuestiones técnicas.

ARTICULO Nº 5

El Reglamento Particular de cada Rally y la ruta básica del mismo serán dados a conocer a través del Club organizador, con el visto bueno del Órgano de Administración de la F.C.A.D. no menos de 15 días calendario antes de la fecha de iniciación de la prueba

Para las pruebas de regularidad, el libro de ruta será entregado cinco (5) minutos antes de la hora ideal de salida.

ARTICULO Nº 6

La Hoja de ruta será entregada de acuerdo a la modalidad que se vaya a llevar cabo, esta será elaborada de acuerdo con el formato establecido por la F.C.A.D. o en su defecto las normas F.I.A., utilizando los mismos símbolos y convenciones descritas en la normativa internacional.

En la primera página de la Hoja de Ruta se indicará el nombre del rally, número del vehículo participante, el número total de páginas de la misma, y estas deberán estar numeradas. Será responsabilidad de la tripulación hacer la verificación de la hoja de ruta antes de tomar la partida. Ante este motivo no aplica ningún recurso de reclamo o apelación.

La hoja de ruta de un Rally estará compuesta por los siguientes ítems:



ETAPA: Cada una de las partes de las pruebas separadas por una parada de al menos nueve horas o por una parada al menos igual a la duración del recorrido efectuado si este es inferior a nueve horas.

TRAMO: Segmento de la ruta delimitado por un punto de iniciación y uno de terminación.

ENLACE: Tramo de recorrido para el cual se fija el tiempo exacto para cubrirlo. En este caso la ruta será libre, a menos que hubiere un puesto de paso que deberá estar indicado en la Hoja de Ruta.

PRUEBA ESPECIAL: Son pruebas de velocidad, con normas especiales.

ARTICULO Nº 7

Serán obligatorios los tramos de enlace al inicio y al final de etapa en zona urbana, así como para el paso de todas las ciudades y poblaciones.

En los enlaces no habrá puestos de control sorpresa, como tampoco en los 200 metros posteriores al final del mismo. Se exceptúan los puestos de paso y la meta.

ARTICULO Nº 8

Un Rally se realizará sobre vías públicas o privadas abiertas al tránsito normal de vehículos excepto los tramos en que se realicen pruebas de velocidad. El hecho de ser participante de un Rally no implica preferencia alguna en el uso de las vías.

ARTICULO Nº 9

Los promedios y/o tiempos fijados para un Rally, serán establecidos a juicio del Director y estarán sujetos a la aprobación del Comisario Deportivo de la F.C.A.D. nombrado para la prueba.

Los promedios serán expresados en la hoja de ruta en kilómetros por hora o se indicarán en unidades de tiempo.

Las distancias serán expresadas en kilómetro y fracción de kilómetro.

No es indispensable que la distancia de uno o más tramos estén anotados en la hoja de ruta; cuando no lo estuvieren, la navegación en el tramo se denominará navegación Pura y deberá ser expresado el promedio de velocidad correspondiente a ese tramo en kilómetros por hora.

ARTICULO Nº 10

El tramo o tramos de corrección de odómetro se indicarán en la hoja de ruta; estos no serán inferiores a diez (10) kilómetros, ni estarán en zona urbana y tendrán por lo menos dos (2) puntos de referencia intermedios claramente identificados con su respectivo kilometraje. En un tramo de corrección de odómetro no habrá puestos de control conocidos o sorpresa, ni tampoco en los doscientos (200) metros posteriores al punto final del tramo, este tramo se podrá hacer en un solo conjunto con el tramo de salida del rally.

ARTICULO N° 11

En la medición de un Rally se utilizarán equipos de medición (odómetro, terratrip, halda rally computer) que, por lo menos, marquen el centenar de metros, y los puntos de referencia podrán tener aproximación de más o menos cincuenta (50) metros.

La medición de un Rally se hará mínimo dos (2) veces utilizando en lo posible el mismo vehículo o el mismo equipo de medición.

En la última medición deberá estar presente el Comisario Deportivo de la F.C.A.D. asignado para esa prueba, quien la aprobará o improbará, según su criterio y la cual se debe realizar con una anterioridad no mayor a ocho (8) días de la fecha de realización del Rally con la hoja de ruta original, la cual no puede ser cambiada posteriormente, si no con la aprobación del Comisario Deportivo emitiendo la resolución respectiva.

ARTICULO N° 12

El Club, la entidad organizadora, la F.C.A.D., sus patrocinadores, los directivos y colaboradores de un Rally, no serán responsables de accidentes, daños a terceros, infracciones de tránsito, deudas, etc., que los competidores puedan ocasionar o incurrir durante el desarrollo del evento.

PARTICIPANTES

ARTICULO N° 13

El Rally bajo cualquier modalidad está abierto a pilotos, copilotos y navegantes que cumplan los requisitos estipulados en el R.D.N. y aquellos previstos en las secciones del presente anexo.

ARTICULO N° 14

En todo Rally, cada vehículo participante será tripulado sola y obligatoriamente por un piloto y por un navegante o copiloto según sea el caso.

Bajo ningún pretexto un vehículo participante podrá ser ocupado por más de dos personas salvo en caso comprobado de auxilio a participantes heridos.

ARTICULO N° 15

Durante el desarrollo de un Rally, el piloto de un vehículo podrá ser relevado en la conducción del mismo, únicamente por su navegante o copiloto en cualquier momento de la competencia, siempre y cuando tenga su licencia de piloto, con la siguiente limitación:

El piloto deberá conducir el vehículo a la salida y llegada del Rally y de cada etapa. La infracción de esta norma causará la exclusión de la respectiva tripulación.

ARTICULO N° 16

Está prohibida la sustitución de cualquiera de los tripulantes de un vehículo participante inscrito en un Rally, por otra persona, después de tomada la partida de dicho vehículo. La infracción a esta norma causará la exclusión de la respectiva tripulación.

ARTICULO Nº 17

Los competidores, pilotos, copilotos o navegantes, que participen en un Rally, lo hacen bajo su exclusiva responsabilidad y por su propio riesgo y cuenta.

ARTICULO Nº 18

Los campeonatos de Rallies serán disputados por equipos conformados por los tripulantes de los vehículos participantes, clasificados en dos (2) categorías a saber:

NOVATOS: Tripulaciones o miembros de tripulación que no hayan participado y figurado en la clasificación general de un campeonato o copa, y que tenga menos de un año de participación en la modalidad.

EXPERTOS. Se consideran expertos aquellos que no hagan parte en la categoría de novatos. De igual manera no podrán retroceder a una categoría inferior, no importa el tiempo que hubiese dejado de participar.

La tripulación integrada por miembros de diferentes categorías se considerará de la categoría más alta a la cual pertenezca alguno de ellos, cualquiera sea la combinación.

VEHÍCULOS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

ARTICULO Nº 19

Para participar en una prueba de Rally, los vehículos deberán estar acorde al Reglamento Deportivo Nacional y cumplir con las normas técnicas establecidas para tal fin.

ARTICULO Nº 20

Con anterioridad a cada Rally el Comisario Técnico podrá verificar a los vehículos participantes cualquiera de los siguientes aspectos:

ESTADO MECÁNICO

- a. Conjunto de Dirección.
- b. Sistema de Frenos.
- c. Trenes delantero y trasero
- d. Conjunto Moto propulsor. Estado de rines y llantas.
- e. Sistema Eléctrico general.

MEDIDAS DE SEGURIDAD

- a. Batería: Debidamente anclada, con el borne positivo (+) pintado de rojo y borne negativo (-) pintado de amarillo o verde.
- b. Cinturones de seguridad mínimo de tres (3) puntos para la modalidad de regularidad, de especificaciones apropiadas para las demás modalidades de Rally, será obligatorio el uso de cinturón de mínimo cinco (5) puntos. Para ambos casos su uso es obligatorio para toda la prueba.
- c. Extintor de Hallón 1211 o Solcaflam, de 3700 gramos de capacidad, debidamente anclado, al alcance del piloto, navegante o copiloto, con certificado de carga vigente.
- d. Equipo de carretera reglamentado por las autoridades de tránsito y botiquín de primeros auxilios debidamente dotado.

- e. Es obligatorio el uso de los espejos retrovisores exteriores izquierdo y derecho.
- f. El tubo de escape debe terminar debajo de la carrocería a los costados, detrás del paral central a ras con la carrocería, o en la parte posterior, sobresaliente de la línea de la carrocería un máximo de cinco (5) cm.
- g. Dentro del habitáculo del vehículo no podrán ir elementos sueltos; deberán estar adecuadamente asegurados.
- h. Está terminantemente prohibido el transporte de gasolina o cualquier líquido inflamable.
- i. Está prohibido el uso de exploradoras en la parte trasera del vehículo, al igual que el uso de más de seis (6) luces delanteras de chorro o expansión, no deben sobrepasar la altura del capot. Se permite instalar una luz de reversa no halógena.

ARTICULO Nº 21

En caso que un vehículo inscrito para un Rally no fuere presentado oportunamente a la revisión técnica, o que a su presentación se encuentre en estado deficiente, se le podrá hacer una segunda revisión. Si en ésta los Comisarios Técnicos no aprueban el vehículo, la respectiva tripulación se considerará no calificada y no se permitirá su participación.

ARTICULO Nº 22

Podrán tomar la partida de un Rally únicamente aquellos vehículos aprobados en la revisión técnica y ninguno de tales vehículos podrá ser sustituido por otro, aún si este último tuviere las mismas especificaciones y características mecánicas, ni antes de la salida de la competencia ni durante el desarrollo de la misma. La infracción de esta norma causará la descalificación de la respectiva tripulación.

INSCRIPCIONES

ARTICULO Nº 23

El Reglamento Particular de cada Rally especificará los sitios de inscripción, las fechas y el horario durante las cuales estarán abiertas y su valor.

ARTICULO Nº 24

La entidad organizadora de una competencia, el Comisario Deportivo ó el Director podrán no autorizar una inscripción ó rechazarla cuando existieren hechos comprobados que, a su juicio, pudieren incidir adversamente en la realización de la competencia.

ARTICULO Nº 25

Si después de haber sido aprobado un vehículo en la revisión técnica, la respectiva tripulación tuviere que retirarse antes de la partida del Rally, por cualquier motivo, aplicarán las normas previstas en las generalidades del R.D.N.

ARTICULO Nº 26

No podrá tomar la partida la tripulación que no hubiere formalizado debidamente su inscripción y/o tramitado su licencia.

REUNIÓN DE PARTICIPANTES

ARTICULO Nº 27

El Reglamento Particular de cada Rally indicará fecha, lugar y hora de la reunión de participantes. La asistencia es obligatoria para pilotos, navegantes y/o copilotos; si no asistiere ninguno de los dos, el equipo será sancionado con multa de un (1) SMMLV.

El participante que no asistiere a la reunión, renuncia de hecho a cualquier reclamación relacionada con las modificaciones o instrucciones de que trata el siguiente artículo.

ARTICULO Nº 28

En la reunión de participantes se darán a conocer las modificaciones a la organización del Rally, así como las últimas instrucciones y cambios por fuerza mayor o caso fortuito en un Rally. Se entregarán por escrito como parte de la hoja de ruta a la salida del Rally, se resolverán dudas e interrogantes que se pudieren presentar, se sortearán y entregarán los números de identificación de los vehículos, consistentes en un juego de tres ejemplares idénticos. Los números serán fijados en cada vehículo así:

Uno al lado derecho, uno al lado izquierdo y otro en la parte posterior del vehículo.

CONTROL Y CRONOMETRAJE

ARTICULO Nº 29

El Reglamento Particular de cada Rally especificará el sitio, fecha y hora de salida del primer participante.

ARTICULO Nº 30

Todos los participantes deberán estar alineados en el sitio de partida, treinta (30) minutos antes de su hora ideal de salida. Cada vehículo será presentado al Comisario designado por uno de sus tripulantes, quien firmará la respectiva planilla.

ARTICULO Nº 31

Si un participante no estuviere en la línea de salida a la hora, minuto y segundo en que le corresponda tomar la salida, solo podrá hacerlo en último lugar, después de haber salido los demás competidores de su categoría y será penalizado. Sus horas ideales de paso por los puestos de control y llegada a la meta serán aquellas que correspondan de conformidad con la hora en que tomó la salida. Esto aplicara únicamente para Rally de Regularidad.

ARTICULO Nº 32

Sobre la ruta del Rally podrá haber tres (3) clases de puestos de control, además de la meta:

- a. De paso, indicados en la hoja de ruta, señalizados con bandera azul.
- b. Sorpresa, no indicados en la hoja de ruta, señalizados con bandera amarilla.
- c. Controles horarios conocidos, indicados en la hoja de ruta con una carátula de reloj, debidamente señalizados, para Rally de primera categoría.

d. De noche, los puestos de control estarán señalizados adicionalmente con luces intermitentes amarillas.

e. Todos los puestos de control y la meta estarán ubicados en el costado derecho de la vía, en el sentido en que deben transitar los vehículos competidores.

ARTICULO Nº 33

Un puesto de control será anulado para todos los efectos por una de las siguientes irregularidades, cualquiera que fuere la causa de la misma:

a. Estar ubicado a más de cincuenta metros del sitio determinado por la dirección del Rally.

b. Estar ubicado en el costado izquierdo de la vía, en el sentido del tránsito de los vehículos participantes.

c. No estar señalizado adecuadamente acorde con el artículo 32.

d. Cuando no fuere abierto o cerrado por el Comisario responsable en la hora, minuto y segundo previamente determinado por el Director del evento y se constatare que, antes de ser abierto o después de ser cerrado, hubieren pasado uno o más participantes.

ARTICULO Nº 34

Ningún participante podrá detener su vehículo dentro de los cien (100) metros inmediatamente anteriores a un puesto de control sorpresa o de meta, excepto en caso de falla mecánica.

ARTICULO Nº 35

Ningún competidor podrá realizar giro en U, hacer trompo, poner marcha atrás, ni tomar vía alterna o parar, dentro de los cien (100) metros inmediatamente anteriores a un puesto de control sorpresa o de meta.

ARTICULO Nº 36

Los puestos de control sorpresa y de meta serán atendidos por un mínimo de dos (2) personas, provistos de reloj digital y demás elementos necesarios para desempeñar sus funciones y asegurar la señalización del puesto.

ARTICULO Nº 37

Los relojes de los Comisarios de control serán verificados antes y después de un Rally y en las planillas de control se harán los ajustes que correspondan en caso de que hubiere diferencia con la hora máster.

Todas las planillas de control estarán a disposición de los participantes en el sitio de publicación de los resultados, tanto las originales elaboradas por los Comisarios como las emitidas por el cronometraje oficial.

ARTICULO Nº 38

La hora, minuto y segundo de paso por los puestos de control sorpresa, control de paso, control horario y de llegada a la meta de cada competidor se tomarán en el instante en que las ruedas delanteras del vehículo crucen las líneas de cronometraje determinadas así:

a. En la Salida con Bandera Nacional

b. En los puestos de control, por la bandera amarilla que los señala.

- c. En la meta, por la bandera de cuadros negros y blancos de llegada.
- d. En la pancarta de control horario, en Rally de primera categoría.
- e. En enlaces puesto de paso, con Bandera Azul.

Para el cálculo de la hora ideal en los puestos de control y final de tramo, se aproximará al segundo inmediato así:

- a. Si la fracción es menor de 0.5 segundos, al segundo inferior.
- b. Si la fracción es igual o mayor de 0.5 segundos, al segundo superior.

ARTICULO Nº 39

Ningún competidor podrá detener su vehículo sobre la línea de cronometraje ni tampoco cincuenta (50) metros después de cruzarla. Si un competidor desea constancia de su hora de paso, podrá parar al lado de la vía a no menos de cincuenta (50) metros después de pasar por cronometraje y uno de los tripulantes deberá acercarse y solicitar al Comisario constancia escrita y firmada de la hora de paso registrada.

La infracción a cualquiera de las normas previstas en el presente artículo será penalizada con 1000 puntos.

ARTICULO Nº 40

Los competidores no deberán hacer ninguna objeción al Comisario sobre la hora de paso registrada. Si un competidor no estuviere de acuerdo con la misma, se limitará a solicitar al Comisario que haga la anotación correspondiente.

ARTICULO Nº 41

A su paso por un puesto de control o de meta, los competidores deberán reducir la velocidad y cruzar la línea de cronometraje por la vía inmediatamente aledaña, sobre el costado derecho, para facilitar al Comisario plena identificación del vehículo.

ARTICULO Nº 42

En caso de no cumplirse una u otra de las normas previstas en el artículo anterior, o que hubiere perdido un número de identificación y como consecuencia un Comisario no pudiese identificarlo debidamente, el competidor renuncia a cualquier reclamo al registro de su paso por el respectivo puesto de control.

ARTICULO Nº 43

En caso de no registrarse el paso de un vehículo por un puesto de control, sea porque el participante hubiere tomado una ruta alterna o porque no hubiere podido ser identificado debido a una de las causas contempladas en el artículo 41, se procederá de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 47 (F.T.) y 53 inciso a, (2000 puntos).

ARTICULO Nº 44

Si un vehículo llegase a pasar en sentido contrario por un puesto de control, será excluido y retirado de la vía inmediatamente por los Comisarios.

ARTICULO Nº 45

Los vehículos participantes en un Rally deberán cruzar la línea de meta en la dirección que corresponda de acuerdo con la hoja de ruta.

ARTICULO Nº 46

Los puestos de control sorpresa y de paso serán abiertos quince (15) minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo participante y cerrados treinta (30) minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo participante.

ARTICULO Nº 47

Si un competidor pasare por un puesto de control sorpresa o de paso con más de quince (15) minutos de adelanto o treinta (30) minutos de atraso sobre su hora ideal, o no se registrare su paso por uno de esos puestos de control, según lo previsto en el artículo 43, en la planilla maestra de resultados del Rally se hará la anotación Fuera de Tiempo (F.T.), se aplicará la sanción de 2000 puntos y se considerará oficialmente como si no hubiere pasado por dicho puesto de control.

ARTICULO Nº 48

El puesto de meta será abierto treinta (30) minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo participante y cerrado treinta (30) minutos después de la hora ideal del último vehículo participante.

ARTICULO Nº 49

Por motivos de organización, por condiciones especiales que se puedan presentar en un Rally, se podrán variar las horas de apertura y cierre de los puestos de control y de meta. En tal caso, la variación se notificará a los Comisarios y los cambios en las horas de salida a los participantes.

ARTICULO Nº 50

Si un vehículo competidor no cruzare la meta de un Rally o de una etapa en el sentido de la hoja de ruta, en la planilla maestra de resultados del Rally se hará la anotación Fuera de tiempo (F.T.), se aplicará la sanción de 2000 puntos y se considerará oficialmente como si no hubiere pasado la meta.

ARTICULO Nº 51

Los Comisarios de los puestos de control no podrán aplicar sanciones, pero deberán informar al Comisario Deportivo del evento todo hecho irregular sucedido en cualquier sitio de la ruta de un Rally, será el Comisario Deportivo, la autoridad que tomará las medidas pertinentes del caso, el cual deberá quedar registrado en el informe final de control del Comisario de ruta.

PENALIZACIONES

ARTICULO Nº 52

En Rally de regularidad se aplicarán las penalizaciones por tiempo así:

- a. Un (1) punto por cada segundo de adelanto o atraso sobre la hora ideal de paso por los puestos de control sorpresa. En la meta la penalización será de un (1) punto por cada segundo de atraso y no se penalizará el adelanto. Se exceptúan

los casos contemplados en los artículos 47 y 50 del presente anexo, en los cuales se procederá de conformidad con lo dispuesto en tales artículos o cuando se considere la meta como un puesto de control sorpresa se penalizará el adelanto.

- b. Dos mil (2000) puntos por pasar fuera de tiempo por un puesto de control o meta de acuerdo con los artículos 47 y 50.

ARTICULO Nº 53

Las penalizaciones por irregularidades o infracciones serán las siguientes:

- a. Dos mil (2000) puntos
 - El infringir por uno cualquiera de los tripulantes de un vehículo participante, la disposición sobre el uso del cinturón de seguridad estipulada, por infringir cualquier competidor la reglamentación sobre el uso del casco de seguridad.
 - El no pasar por un puesto de control sorpresa o de meta.
- b. Mil (1000) puntos.
 - Por girar en U, o trompo, o parar, echar reverso, o tomar vía alterna dentro de los cien (100) metros anteriores a un puesto de control o meta.
- c. Quinientos (500) puntos.
 - Por no asistir a la reunión de participantes.
 - Por no pasar por un control de paso.
 - Por no estar en el sitio de salida treinta (30) minutos antes de su hora de partida o no presentarse en este sitio a la hora, minuto y segundo en que le corresponda tomar la salida.

ARTICULO Nº 54

Será motivo exclusión de un Rally la infracción de cualquiera de las siguientes disposiciones estipuladas en los artículos 15, 16, 21 y 22, así como:

- Portar o ingerir bebidas alcohólicas y/o cualquier estimulante, drogas heroicas o tranquilizantes durante un Rally o presentar síntomas de haberlas ingerido antes de tomar la salida.
- Portar radioteléfonos u otro medio de comunicación similar en los vehículos participantes durante el desarrollo del Rally, excepto en los casos en que el Comisario Deportivo acepte el porte de teléfonos celulares con sus respectivas restricciones.

CLASIFICACIÓN DE UN RALLY

ARTICULO Nº 55

Es requisito obligatorio para que la tripulación de un vehículo clasifique en un Rally o en una etapa de un Rally, el registro del paso del vehículo en el 100% de los puestos de control.

ARTICULO Nº 56

En Rally de regularidad, es obligatorio el paso por la línea de meta.

ARTICULO Nº 57

Será ganadora la tripulación que acumule el menor puntaje.

Los puestos de clasificación secundarios se determinarán en la misma forma, en orden ascendente de puntaje.

ARTICULO Nº 58

En caso de empate, se remitirá a lo dispuesto en los artículos 210 y 211 del RDN.

ARTICULO Nº 59

Si un Rally fuere interrumpido por razones de fuerza mayor y no pudiere reanudarse se procederá como sigue:

- a. Si el total de los participantes en competencia en el último puesto de control antes de la interrupción, hubieren completado en tal puesto un recorrido correspondiente al 70% o más de la distancia total del Rally, este se considerará realizado y para efectos de clasificación y adjudicación de puntaje se tendrá como sitio de terminación de la competencia el último puesto de control antes de la interrupción.
- b. Si el total de los participantes en competencia, en el último puesto de control antes de la interrupción hubieren completado en tal puesto un recorrido correspondiente a menos del 70% pero no inferior al 30% de la distancia total para el Rally, este se considerará parcialmente realizado y para efectos de clasificación se tendrá como sitio de la terminación de la competencia el último puesto de control antes de la interrupción y se adjudicará el 50% del puntaje reglamentario.

Si el total de los participantes en competencia en el último puesto de control antes de la interrupción, hubieren completado en tal puesto un recorrido inferior a los porcentajes de distancia del Rally establecidos en los incisos a) y b), el Rally se considerará no realizado y no se adjudicará puntaje.

ARTICULO Nº 60

Si, en un punto del recorrido de un Rally, por derrumbe, asonada, accidente u otro motivo de fuerza mayor, no lograrán pasar el 50% o más de los participantes en competencia por categoría, pero pudieren tomar una vía alterna que empata con la ruta de la prueba, los puestos de control entre el punto de interrupción y el de empate con la vía alterna, serán anulados. Si no hubiere ruta alterna, se procederá de conformidad con el artículo 59.

ARTICULO Nº 61

La planilla de clasificación de cada Rally y de cada etapa será publicada en el lugar, fecha y hora indicados en el respectivo Reglamento Particular.

El Director del evento fijará inicialmente las planillas de clasificación general y anotará la hora oficial de la publicación y la hora de cierre del plazo para reclamaciones por clasificación, con el visto bueno del Comisario Deportivo. El tiempo de reclamación es de treinta (30) minutos a partir de la hora anotada por el Comisario Deportivo.

ARTICULO Nº 62

Toda reclamación que, por cualquier motivo, se origine durante el desarrollo de un Rally, deberá ser formulada de conformidad con las disposiciones estipuladas en el Código Disciplinario del R.D.N.

ARTICULO Nº 63 CAMPEONATOS Y PUNTOS

El Reglamento General de cada campeonato especificará la puntuación a tener en cuenta en la clasificación general.

En caso de que por fuerza mayor, alguno de los Rallies puntuables para el campeonato no se pueda cumplir en su totalidad, se procederá con base en la siguiente clasificación:

- a. Total de puntos si se ha cumplido más del 50% de las distancia.
- b. Mitad de los puntos si se ha cumplido con una distancia entre el 25% y el 50% de la distancia originalmente establecida.
- c. Ningún punto será otorgado si menos del 25% de la distancia recorrida se ha cumplido.

ARTICULO Nº 64 CLASIFICACIONES AL CAMPEONATO

La clasificación se establecerá teniendo en cuenta el número total de Rallies. El piloto y el copiloto que hayan obtenido el mayor número de puntos al final del año serán declarados Campeón Pilotos o Campeón de Copilotos.

ARTICULO Nº 65 EMPATE EN UN RALLY DEL CAMPEONATO

En caso de empate en un Rally del Campeonato, será proclamado vencedor aquel que haya realizado el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado. Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomarían en consideración los tiempos del segundo tramo cronometrado y así sucesivamente. Esta regla de desempate podrá ser aplicada en cualquier momento del rally.

ARTICULO Nº 66 EMPATE EN EL CAMPEONATO

En caso de empate, se procederá de la siguiente manera:

- a. Según la calidad de los puestos (primeros, después segundos, etc.) obtenidos por ellos en las clasificaciones de las pruebas puntuables y que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos.
- b. En caso de nuevo empate, el desempate se establecerá en función de los mejores tiempos realizados en el primer Tramo Cronometrado de cada rally del Campeonato en el que haya participado.

En caso de nuevo empate, la F.C.A.D. designara el vencedor basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas.

ARTICULO Nº 67

Toda persona que participe en cualquier forma en un Rally, podrá ser sancionada si incurre en conducta antideportiva o infringe el R.D.N., sus anexos, o el Reglamento Particular del evento, de conformidad con el Código Disciplinario.

ARTICULO N° 68

Todo competidor, al formalizar su inscripción en un Rally se declara conocedor del respectivo Reglamento Particular, de las disposiciones del R.D.N. y del presente anexo, y se compromete a acatarlos en todas sus partes.

ARTICULO N° 69

Cualquier caso relacionado con un Rally no contemplado en el presente anexo del R.D.N. será resuelto por el Comisario deportivo de la F.C.A.D. en única instancia.

PLAN DE SEGURIDAD

ARTICULO N° 70 PLAN DE SEGURIDAD

Por lo menos 15 días antes del Día 1 del Rally deberá enviarse una copia electrónica o impresa en papel del borrador del plan de seguridad directamente a la F.C.A.D., al Médico del evento y al Jefe de Seguridad de F.C.A.D.

ARTICULO N° 71

Para que la F.C.A.D. apruebe o autorice la realización de un Rally, el Club organizador deberá presentar con anterioridad un plan de seguridad el cual deberá contar con los siguientes elementos:

1. Introducción
2. Teléfonos de interés
3. Características del recorrido
4. Puesto de dirección de carrera
5. Organización y vigilancia
6. Organización Médica
7. Servicios contra incendios y rescate
8. Servicio de Grúa
9. Sistemas de comunicaciones
10. Cadena de Mando
11. Centros de evacuación previstos
12. Planos y rutas de evacuación
13. Planos
14. Informe de actuación en caso de accidente.

1. INTRODUCCION

Objetivos del manual

2. RELACION DE TELEFONOS DE INTERES

Dirección de carrera

Secretaria de la Prueba

Jefe de seguridad

Policía Local

Servicio de Ambulancias

Bomberos

Hospitales de referencia Local y/o Provincia

Barredora



3. CARACTERISTICAS DEL RECORRIDO

Ubicación exacta de la prueba y principales vías de acceso
Descripción de las pruebas especiales del recorrido

4. PUESTO DE DIRECCION DE CARRERA – HQ

Siguiendo las directrices del Anexo H del C.D.I. el puesto de control de carrera es el centro de vigilancia y de dirección y debe proporcionar al Director de Carrera todos los requerimientos necesarios para el cumplimiento de sus funciones en las mejores condiciones.

5. ORGANIZACIÓN VIGILANCIA Y SEGURIDAD DEL TRAMO

Los apartados a cubrir son los siguientes:

- a. Número y emplazamiento de los controles.
- b. Equipamiento de los controles.
- c. Personal.
- d. Material de Comunicación, tipo y ubicación.
- e. Personal de vigilancia (privado o público, especificar): número y ubicación.

6. SERVICIOS CONTRAINCENDIOS Y RESCATE

Los distintos puntos a describir en este apartado son:

- a. Vehículo/s de rescate, equipamiento humano y material.
- b. Vehículos de Primera Intervención.
- c. Vehículos de intervención secundaria.
- d. Ubicación de todos los medios contra incendios y rescate

7. SERVICIO DE GRUAS

- a. Número y tipo de Grúas.
- b. Ubicación.

8. SISTEMA DE COMUNICACIONES

- a. Descripción del sistema, tipo de comunicaciones.
- b. Descripción de las distintas redes de comunicaciones (seguridad, tiempos, interna, etc.).
- c. Medios disponibles, en cada una de las redes, y ubicación.
- d. Esquema general de comunicaciones. Se adjunta modelo.

9. CADENA DE MANDO

En este apartado se deben describir los siguientes puntos:

- a. Cadena de mando: describir las personas que intervienen en la toma de decisiones ante un accidente o alarma y el orden de prelación.
- b. Sistemática de actuación: descripción de los pasos a realizar ante una “alarma”.
- c. Accidentes tipo: descripción de las situaciones que se pueden atender con los medios disponibles de la prueba.

10. CENTROS MEDICOS Y HOSPITALARIOS

11. PLANOS

- a. Plano de la ubicación de los controles de tramo.
- b. Plano de la ubicación de los medios sanitarios.
- c. Plano de la ubicación de los medios de extinción y rescate.
- d. Plano de la ubicación de las grúas.
- e. Plano conjunto de la ubicación de:
 - Dirección de Carrera.
 - Secretaría de la prueba.

- Zona Verificaciones.
- Parques de Trabajo.
- Salida y llegada de cada Tramo Cronometrado.

12. CARAVANA DE SEGURIDAD

Los organizadores deberán prever, al menos, cuatro vehículos de seguridad numerados como “000”, “00”, “0” y Escoba. Todos los vehículos de la Caravana de Seguridad deberán contar con radio, sirena y megafonía. Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido y deberán estar en todo momento en contacto- vía radio- con la Dirección de Carrera.

13. ROAD BOOK

- a. Cada Road Book deberá tener, preferentemente como contra-portada, la leyenda SOS, y por el lado contrario, una señal de “OK”. En caso de un accidente que no haya provocado heridos que precisen atención médica inmediata, la señal “OK” deberá mostrarse claramente por un miembro del equipo participante a los siguientes 3 vehículos participantes y a cualquier helicóptero que pueda intervenir.
- b. Si el equipo abandona el vehículo, deberá dejar la señal de “OK” verde para que sea visible para otros participantes.
- c. Si por el contrario necesita atención médica urgente, la leyenda SOS deberá mostrarse, si es posible, a los 3 vehículos siguientes y a cualquier helicóptero que pueda intervenir.
- d. A todos los participantes se les debería recordar esta regla mediante una notificación escrita, entregada durante la entrega de documentos.
- e. Cualquier equipo que no siga esta regla, podrá ser penalizado por los Comisarios.

14. USO DE CINTAS

Las cintas amarillas son un elemento necesario para demarcar zonas y cerrar posibles accesos.

15. RECOMENDACIONES PARA TRAMOS CRONOMETRADOS

Se aconseja tener en cuenta los siguientes elementos al momento de elegir los Tramos Cronometrados:

- a. Que represente mínimos riesgos para público, participantes y oficiales.
- b. Evitar Tramos Cronometrados que transcurran entre zonas residenciales.
- c. Evitar la elección de Tramos Cronometrados que crucen zonas urbanas.
- d. El Organizador deberá distribuir folletos con consejos de seguridad entre el público asistente al Rallye. Se aconseja la inclusión de información con las Coordenadas GPS de los puntos de interés para el público.
- e. Las Zonas de Tramos Cronometrados que transcurran por carreteras convencionales, deberán estar controladas por personal de Seguridad y Policía Nacional.
- f. El organizador es responsable de tramitar los permisos ante las autoridades correspondientes.

ARTICULO Nº 72 COBERTURA DEL SEGURO DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DEL SEGURO

El reglamento particular deberá indicar con precisión todos los detalles relativos a la cobertura de seguro suscrita por los organizadores. En el certificado figurará el Club organizador del Campeonato, descripción de los riesgos e importes cubiertos.

COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL

La prima de seguro que deberá incluirse en los derechos de inscripción deberá garantizar una cobertura adecuada de responsabilidad civil para terceros (responsabilidad civil). La cobertura mínima es de 50 millones de pesos para la responsabilidad civil. La cobertura de responsabilidad civil será adicional y sin perjuicio de cualquier otra póliza de seguro personal suscrita por un participante o cualquier otra persona o entidad legal que participe en la prueba. La cobertura del seguro deberá estar en vigor por lo menos durante el tramo de shakedown y para los delegados que recorran el itinerario del rally desde el inicio del Día 1 hasta el final del rally o hasta el momento de retirada definitiva o exclusión.

EXCLUSIÓN DE LA COBERTURA

Los vehículos de asistencia y los vehículos utilizados para los reconocimientos, incluso aquellos que lleven placas especiales emitidas por los organizadores no estarán cubiertos por la póliza de seguros del Rally.

ARTICULO Nº 73 NOMBRES DE PILOTO Y COPILOTO

Deberá llevarse a cabo de conformidad al RDN.

ARTICULO Nº 74 CAMBIO DE DELEGADO Y/O MIEMBRO DEL EQUIPO

Los cambios de delegado están permitidos hasta el cierre de inscripciones. Tras el cierre de inscripciones un solo miembro del equipo podrá ser remplazado, con el acuerdo de:

- a. Los organizadores, antes del inicio de las revisiones administrativas.
- b. Los Comisarios deportivos, después del inicio de las revisiones técnicas y administrativas y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida. Sólo el Colegio de Comisarios podrá autorizar la sustitución de piloto, copiloto o del delegado.

ARTICULO Nº 75 COMPROMISOS DE LOS DELEGADOS Y MIEMBROS DEL EQUIPO

Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el delegado así como el equipo se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el RDN y al reglamento particular del Rally.

ARTICULO Nº 76 COMPORTAMIENTO REGLAS GENERALES

- a. Los equipos deberán comportarse siempre de una manera compatible con el espíritu deportivo.
- b. Los vehículos sólo pueden ser remolcados, transportados o empujados para devolverlos a la calzada o para dejar libre la ruta del Rally.

- c. Sólo está permitido hacer donuts o ceros cuando esté permitido por el reglamento particular del Rally.
- d. Los equipos deben conducir siempre en el sentido del Rally (excepto y solamente para realizar un medio giro) bajo pena de exclusión pronunciada por el Comisario Deportivo.

En un sector de enlace que sea una carretera pública, un vehículo de competición sólo puede ser conducido sobre cuatro llantas y neumáticos. Toda infracción será comunicada a los Comisarios deportivos quienes podrán imponer una penalización hasta de cinco (5) minutos.

ARTICULO Nº 77 DESARROLLO DE UN RALLY PROCEDIMIENTO PARA LA ELECCIÓN DE ITINERARIO

La idoneidad de los tramos cronometrados que serán utilizados en un rally es responsabilidad exclusiva del organizador de la prueba, quien deberá evitar elegir cualquier carretera que pueda incumplir el reglamento. Al elegir los tramos deberá darse prioridad absoluta a la seguridad. Así mismo, deberían evitarse carreteras públicas que puedan implicar una gran densidad de tráfico por parte del público.

RESPECTO DEL ITINERARIO OFICIAL Y DEL PROGRAMA DEPORTIVO Excepto en casos de fuerza mayor, el director de carrera deberá asegurar que el itinerario sea respetado, tal como se ha definido e inspeccionado.

ARTICULO Nº 78 INTERCAMBIO DE INFORMACION

Una vez iniciada la parte competitiva del Rally, está prohibido el paso de información entre participantes sobre el estado de tramos cronometrados so pena de ser excluido inmediatamente de la competencia por parte del Comisario Deportivo.

SECCIÓN “B” NORMAS ESPECIALES RALLY DE PRIMERA CATEGORÍA

Prueba en carretera de velocidad media impuesta, que se desarrolla total o parcialmente en carreteras abiertas a la circulación normal. Un rallye está constituido ya sea por un itinerario único, el cual debe ser seguido por todos los vehículos, o bien por varios itinerarios, que conducen a un mismo punto de concentración fijado de antemano, y seguido, o no, de un itinerario común.

El o los itinerarios pueden comprender una o varias pruebas especiales, es decir, pruebas organizadas en carreteras cerradas al tráfico normal y cuyo conjunto, como regla general, es determinante para el establecimiento de la clasificación general del rallye. El o los itinerarios que no sirvan para pruebas especiales se llaman “itinerarios de enlace”. En estos itinerarios de enlace la mayor velocidad no debe constituir nunca un factor para la clasificación.

ARTICULO Nº 79 VEHÍCULOS ADMITIDOS PARA PARTICIPAR EN PRUEBAS DE RALLY DE PRIMERA CATEGORIA



Se admiten todos los vehículos siempre y cuando cumplan con las medidas de seguridad exigidas. La definición de las categorías queda sujeta al Reglamento General de cada campeonato.

Todos los vehículos deberán presentar una ficha de homologación a la Comisión Técnica de la F.C.A.D. Las fichas de homologación pueden ser:

- Ficha de homologación F.I.A.
- Ficha de homologación F.C.A.D.

Si en el momento de las revisiones técnicas un vehículo presentado no corresponde al grupo y/o categoría en la que fue inscrito, los Comisarios Deportivos podrán transferirlo al grupo y/o categoría adecuado a petición de los Comisarios técnicos.

CARACTERÍSTICAS DE LAS PRUEBAS

- a. Tipo de superficie: Los tramos cronometrados se pueden disputar sobre superficies de tierra o asfalto. Estas superficies se podrán combinar ya sea dentro de un mismo tramo o de un tramo a otro.
- b. Tramos cronometrados: La distancia total de todos los tramos cronometrados deberá ser mayor a 20 Kilómetros. No hay una distancia mínima o máxima para un tramo cronometrado (excepto para las pruebas súper especiales); sin embargo no pueden haber nunca más de 80 km de tramos cronometrados entre dos visitas a los parques de asistencia o zonas de asistencia remotas. Ningún tramo cronometrado o parte de tramo cronometrado se podrá correr más de dos veces en un Rally en el mismo sentido, excepto las pruebas súper especiales.
- c. Programa de los Rallies: Además de respetar los siguientes criterios, se anima a los organizadores de pruebas del Campeonato a desarrollar sus propias características del Rally, pudiendo elaborar su propio programa/itinerario del Rally.
- d. El programa de la prueba sugiere el siguiente orden:
 - Reconocimientos
 - Revisiones técnicas y administrativas (también se podrán realizar antes de los reconocimientos).
 - Revisiones técnicas.
 - Shakedown.
 - Ceremonia de Salida y actos protocolarios.
 - Rally.
 - Ceremonia de premiación.

ARTICULO Nº 80 DOCUMENTACION ESTANDAR

Deberá respetarse el formato y el procedimiento de los siguientes documentos:

- a. Reglamento Particular
- b. Boletines
- c. Itinerario
- d. Libro de ruta
- e. Carnet de control de tiempos

- f. Solicitud de inscripción
- g. Listas de inscritos
- h. Listas de autorizados a salir
- i. Resultados del rally
- j. Plan de seguridad

1. LIBRO DE RUTA

Todos los equipos recibirán un libro de ruta que contiene una descripción detallada del itinerario. Este itinerario y los diagramas indicando el sentido del recorrido deberán seguirse. Toda desviación del itinerario acarrea exclusión por parte del Comisario Deportivo.

2. CARNET DE CONTROL DE TIEMPOS

Se recomienda el uso del formato F.I.A para el carnet.

Cada equipo es responsable de:

- a. Su carnet de control de tiempos
- b. Entregar el carnet de control en cada uno de los controles.
- c. Cualquier modificación al carnet de tiempos.

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

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

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

ARTICULO Nº 81 RECONOCIMIENTOS

1. VEHÍCULOS DE RECONOCIMIENTO

Se podrán utilizar vehículos que cumplan con las siguientes especificaciones:

- a. Vehículos estándar totalmente sin modificar, tal como se ofrecen a la venta para el público en general
- b. Vehículos tipo SUV
- c. Se permite la utilización de vehículos de alquiler.
- d. El equipo podrá utilizar un sistema de intercomunicaciones "light" (sin cascos).
- e. Se podrá montar equipamiento de navegación a bordo.
- f. Se podrá utilizar faros adicionales.
- g. Prohibido el uso de vehículos de competición durante los reconocimientos.

2. DESARROLLO DE LOS RECONOCIMIENTOS

- a. Horario: Los reconocimientos deben realizarse dentro de un horario establecido por el organizador. La participación en los reconocimientos no es obligatoria.
- b. Respeto del horario de los reconocimientos A partir del final de los reconocimientos, todo desplazamiento (excepto a pie) sobre el recorrido de un tramo cronometrado del Rally está prohibido para toda persona que esté

relacionada de cualquier manera con un equipo salvo autorización expresa del director de carrera.

- c. Número de pasadas: Los equipos podrán realizar un máximo de dos pasadas por cada tramo cronometrado (los tramos cronometrados que se disputen dos veces se consideran un sólo tramo cronometrado). Durante los reconocimientos podrá existir vigilancia por parte de la Organización a lo largo de los tramos cronometrados para registrar el número de pasadas. En caso de infringir esta norma el vehículo será inmediatamente excluido de la prueba.
- d. Velocidad durante los reconocimientos: Es obligatorio el cumplimiento de las regulaciones del Código Nacional de Tránsito.
- e. Tramo de shakedown: No es obligatorio incluir el shakedown en el programa de reconocimientos.
- f. PARTICIPACIÓN EN RECONOCIMIENTOS ÚNICAMENTE: Todo piloto titular de una licencia internacional o de la F.C.A.D. adecuada podrá solicitar la participación en los reconocimientos para un rally. El reglamento sobre reconocimientos deberá ser respetado en su totalidad, el organizador deberá autorizar la solicitud y si se han fijado derechos para ello, deberán indicarse en el reglamento particular.
- g. EXCESO DE VELOCIDAD DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS: Se recuerda que los reconocimientos no son entrenamientos. Deberá cumplirse estrictamente el Código Nacional de Tránsito y respetar la seguridad y los derechos de los demás usuarios de la carretera.
El exceso de velocidad durante el reconocimiento será penalizado con un minuto por el colegio de Comisarios. La sanción no se verá afectada por cualquier otra multa que pueda haber sido impuesta o no por la policía.
El tiempo de la penalización será duplicado en caso de segunda infracción cometida en el mismo Rally.

ARTICULO Nº 82 REVISION TECNICA

1. Aspectos Generales antes del Inicio

- a. Los vehículos podrán ser presentados a las revisiones técnicas por un representante del equipo, salvo que se indique lo contrario en el reglamento particular
- b. Durante las revisiones técnicas, los participantes deberán presentar todo el vestuario de seguridad, incluyendo cascos, que tienen la intención de utilizar. Se comprobará la vigencia del vestuario.
- c. El equipo deberá presentar la ficha de homologación internacional de la F.I.A o la ficha de homologación nacional de la F.C.A.D. completa certificada del vehículo.
- d. Los Comisarios técnicos podrán requerir la identificación del vehículo.
- e. Si tras las revisiones técnicas los Comisarios constatan que un vehículo no cumple con el reglamento técnico y/o de seguridad, los Comisarios Deportivos podrán determinar un plazo para que el vehículo cumpla con los reglamentos o podrán denegarle la salida.
- f. Presentación de Vehículos y los Equipos: Los organizadores podrán programar las revisiones técnicas como oportunidad para presentar a los pilotos, copilotos y sus vehículos al público. En tal caso todos los miembros de los equipos deberán

asistir a las revisiones técnicas durante un horario determinado que se indicará en el reglamento particular.

2. Durante el Rally

- a. **Revisiones Complementarias:** En cualquier momento después de la salida, se podrán realizar revisiones de aspectos de seguridad, incluyendo la vestimenta y el vehículo. Adicionalmente, cualquier vehículo que hubiese sufrido algún accidente debe ser verificado por el Comisario técnico, quien a su criterio autorizara o no la salida del mismo a competencia.
- b. **Responsabilidad de los equipos:** El equipo es responsable de la conformidad técnica de su vehículo durante todo el rally. Todo fraude constatado y especialmente haber modificado las condiciones técnicas en las que se presentó originalmente el vehículo será excluido por los Comisarios Deportivos.

3. Control Final

- a. **Parque Cerrado Final:** Tras finalizar las formalidades de llegada, los vehículos deberán ser conducidos a un parque cerrado en el que deberán permanecer hasta que sea abierto por orden de los Comisarios Deportivos.
- b. **Selección de Vehículos:** Una revisión técnica completa post-rally, incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser llevada a cabo por decisión de los Comisarios Deportivos, ya sea de oficio, por una reclamación o por recomendación del director de carrera a los Comisarios Deportivos.
- c. **Piezas a Revisar:** Las revisiones técnicas post-Rally implicarán generalmente controles que hayan sido recomendados a los Comisarios técnicos por el Comisario Deportivo de la F.C.A.D.
- d. **Tiempo Disponible para el Control Final:** El tiempo disponible para controlar los vehículos que han sido seleccionados para las revisiones técnicas finales será el necesario a criterio del Comisario Técnico.

4. Shakedown

- a. **Requisitos:** Se podrá organizar un tramo de shakedown con el fin de ser por un lado una oportunidad mediática y de promoción y por otro una oportunidad para que los participantes prueben sus vehículos.
- b. **Desarrollo del Shakedown:** El tramo de shakedown se organizará como un tramo del rally e incluirá todas las medidas de seguridad adecuadas.
Para el tramo de shakedown se podrá utilizar una prueba súper especial o parte de un tramo cronometrado del itinerario del rally.
- c. **Descargo:** Toda persona a bordo del vehículo durante el shakedown, que no esté inscrita en el Rally, deberá haber firmado una hoja de descargo de responsabilidad proporcionada por el organizador.

ARTICULO Nº 83 CONTROLES – REQUISITOS GENERALES

1. Señalización de los Controles

Todos los controles (controles de paso y controles horarios de salida y llegada de tramos cronometrados, zonas de control de reagrupamientos y neutralización) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas, aprobadas por la F.I.A, de acuerdo con los dibujos y distancias indicadas.

Control type	CONTROL ZONE (Diameter of signs : about 70 cm)		
	Direction of travel →		
	YELLOW SIGNS Control Area Entry	RED SIGNS Compulsory Stop	BEIGE SIGN End of Control Area
PASSAGE CONTROL	 ←25 m min→	 PC ←25 m→	
TIME CONTROL	 ←25 m min.→	 TC ←25 m→	
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE	 ←5 m→	 TC ←5 m→	
TC AT SERVICE PARK EXIT	 ←5 m→	 TC Usually leads to RZ and/or TZ ←5 m→	
TIME CONTROL AND SS START	 ←25m min.→	 TC ←50-200m→	 SS START ←25 m→
END OF SS	 ←100 m→ ADVANCE INDICATION	 ←100-300 m→ FLYING FINISH LINE	 STOP CONTROL ←25 m→

OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (Diameter of signs: about 70 cm)			
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND *	WHITE or BLUE SYMBOL on a BLUE or WHITE BACKGROUND *	
TYRE MARKING/ CHECKING		 One sign for all tyre operations	
REFUEL ZONE		 One sign for all refuel operations	
RADIO POINT	 WARNING SIGN ←100 m→	 RADIO POINT (See also Article 40.6)	
MEDICAL VEHICLE POINT	 WARNING SIGN ←100 m→	 MEDICAL VEHICLE POINT	

2. Horario de funcionamiento

- Los controles deberán estar preparados para funcionar por lo menos 30 minutos antes de la hora prevista para el paso del primer vehículo de competición.
- Salvo que el director de carrera decida lo contrario, dejarán de operar 15 minutos después de la hora prevista para la llegada del último vehículo de competición

esto deberá ser notificado desde el reglamento particular o por medio de un boletín.

3. Orden de los controles y sentido del Recorrido

En todo control, los equipos deberán presentarse en el orden correcto y en el sentido de la ruta del rally, bajo pena de exclusión declarada por el Colegio de Comisarios.

4. Instrucciones de los Comisarios de Ruta

Los equipos tienen la obligación de seguir las instrucciones de los Comisarios en todo puesto de control. Toda infracción será comunicada a los Comisarios Deportivos.

5. Controles de Paso

En estos controles, los Comisarios de puesto simplemente deberán sellar y/o firmar el carnet de control en el momento en el que les sea presentado por el equipo, sin mencionar la hora de paso.

6. Controles Horarios - Funcionamiento

En estos controles, los Comisarios de puesto anotarán en el carnet de control la hora en la que el carnet fue presentado. El cronometraje se realizará al minuto.

7. Procedimiento de Control

- a. El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel de aviso de comienzo de la zona de control.
- b. Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe al equipo detenerse por el motivo que sea o avanzar a marcha excesivamente lenta.
- c. El cronometraje y la anotación de la hora en el carnet de control, sólo podrá realizarse si los dos miembros del equipo, así como el vehículo se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.
- d. La hora de presentación corresponderá al momento exacto en que un miembro del equipo presenta el carnet de control al Comisario en funciones,
- e. A continuación, el Comisario en funciones anotará en el carnet, bien manualmente o por medio de un aparato impresor, la hora real de presentación del citado carnet, y nada más.
- f. La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el sector de enlace, la hora de salida de este sector, estando expresados dichos tiempos al minuto.
- g. La hora de presentación ideal es únicamente responsabilidad de los equipos, quienes podrán consultar el reloj oficial en la mesa de control. Los Comisarios de puesto podrán no darles ninguna información sobre la hora de presentación ideal.
- h. El equipo no incurrirá en ninguna penalización por adelanto si el vehículo accede a la zona de control durante el minuto ideal de presentación o el minuto que le precede.
- i. El equipo no incurrirá en ninguna penalización por retraso si el acto de presentar el carnet al Comisario en funciones se realiza durante el minuto ideal.

Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada de la siguiente manera:

- a. Por retraso: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.
- b. Por adelanto: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

8. Siempre y cuando haya sido indicado en el reglamento particular del rally o mediante comunicado, los organizadores podrán autorizar a los equipos presentarse antes de tiempo sin incurrir en ninguna penalización.

9. Si se detecta que un equipo no ha respetado las reglas del procedimiento de control, el Comisario de puesto en función deberá redactar un informe por escrito y comunicarlo inmediatamente al director de carrera.

10. Control Horario seguido de un Tramo Cronometrado

- a. Cuando un control horario está seguido de un control de salida de un tramo cronometrado, se aplicará el siguiente procedimiento:
- b. En el control horario de llegada del sector de enlace, el Comisario en funciones anotará en el carnet de control por una parte la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el tramo cronometrado. Deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para la salida y presentarse en la línea de salida.
- c. Si dos o más equipos se presentan en el mismo minuto, sus horas previstas para la salida de ese tramo cronometrado se establecerán en el mismo orden de sus horas de llegada relativas en el control horario precedente. Si las horas de llegada al control horario precedente son las mismas, se considerarán las horas del control horario anterior y así sucesivamente.
- d. Después de haberse presentado en el control horario, el vehículo de competición proseguirá hasta el control de salida del tramo cronometrado desde el cual el equipo deberá tomar la salida según el procedimiento establecido en este reglamento.
- e. Si existe una divergencia entre la hora de salida prevista y la hora de salida real, la hora de salida del tramo cronometrado anotada por el Comisario dará fe, salvo decisión en contra de los Comisarios Deportivos.
- f. La hora de salida del tramo será entonces la hora de salida para el siguiente sector de enlace.

ARTICULO Nº 84 EXCLUSION POR RETRASO

1. Retraso Máximo Permitido

Todo retraso superior a 30 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles horarios o al final de cualquiera de las secciones y/o etapas del rally, generará la eliminación de carrera del participante por el Colegio de Comisarios. No obstante, el equipo podrá tomar nuevamente la salida del rally bajo las condiciones previstas en el presenta reglamento. Para el cálculo del plazo de eliminación de carrera, será aplicado el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

2. Adelanto

Un adelanto sobre el horario ideal no permitirá en ningún caso a los equipos reducir el retraso que provoca la eliminación de carrera.

3. Notificaciones de exclusiones

La eliminación de la carrera por exceder el retraso máximo permitido sólo podrá ser aplicada al final de una sección o al final de una etapa.

ARTICULO Nº 85 CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

Los controles de reagrupamiento podrán ser establecidos ya sea como parque de espera o como parque cerrado. Estos controles se deben identificar en el itinerario del Rally.

A su llegada a los controles de reagrupamiento, los equipos recibirán instrucciones sobre su hora de salida. A continuación deberán conducir su vehículo como sea indicado por los Comisarios.

Después de un reagrupamiento durante una etapa, los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada al reagrupamiento.

ARTICULO Nº 86 CRONOMETRAJE

En los tramos cronometrados, el cronometraje será al segundo.

1. SALIDA DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS

PUNTO DE SALIDA La salida de un tramo cronometrado se da con el vehículo parado y colocado en la línea de salida.

2. PROCEDIMIENTO DE SALIDA

El procedimiento de salida será claramente visible para el equipo desde la línea de salida y podrá mostrarse como un reloj de cuenta regresiva, y/o un sistema secuencial de luces.

3. PROCEDIMIENTO DE SALIDA MANUAL

Si es necesario recurrir a un procedimiento de salida manual tras devolver el carnet de control al equipo, el Comisario de salida realizará la cuenta atrás a viva voz: 30" - 15" - 10" y los últimos cinco segundos uno por uno. Una vez transcurridos los últimos cinco (5) segundos se dará la señal de salida.

4. SALIDA RETRASADA POR CULPA DEL EQUIPO

- a. En caso de retraso imputable al equipo, el Comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado con 1 minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.
- b. Todo equipo que rehúse tomar la salida en un tramo cronometrado a la hora que le ha sido asignada será excluido por parte de los Comisarios Deportivos, independientemente de si se realiza el tramo cronometrado o no.
- c. Todo vehículo que no pueda arrancar desde la línea de salida dentro de los 20 segundos posteriores a la señal será eliminado de carrera y el vehículo será desplazado a un lugar seguro.

5. RETRASO DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Si la salida de un tramo cronometrado se ha retrasado más de 30 minutos, por lo menos un vehículo de seguridad deberá pasar por el tramo antes del paso del siguiente vehículo de competición con el fin de advertir al público que el tramo está a punto de comenzar nuevamente. Como alternativa se deberá detener el tramo.

6. FALSA SALIDA

Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes de que la señal sea dada, serán penalizadas de la siguiente manera:

- 1a infracción: 10 segundos.
- 2a infracción: 1 minuto.
- 3a infracción: 3 minutos. Posteriores infracciones será excluido por parte de los Comisarios Deportivos.

Estas penalizaciones no impiden que los Comisarios Deportivos impongan sanciones más severas si lo consideran necesario.

7. LLEGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO

a. LÍNEA DE LLEGADA

Los tramos cronometrados deben finalizar con una llegada lanzada. Está prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop. Toda infracción será comunicada a los Comisarios Deportivos so pena de sanción en tiempo a criterio de los mismos. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada. Los Cronometristas deberán situarse alienados con la línea de llegada indicada por el panel que representa una bandera a cuadros sobre fondo rojo.

b. PUNTO STOP

El equipo deberá detenerse en el punto stop señalado por un panel rojo "STOP" con objeto de hacer anotar su hora de llegada en el carnet de control de tiempo (hora, minuto y segundo). Si los Cronometristas no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los Comisarios, éstos pondrán solamente el sello en el carnet de control del equipo y el tiempo será anotado en la siguiente zona de neutralización o control de reagrupamiento.

c. INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Cuando un tramo cronometrado sea interrumpido o parado por el motivo que sea, los equipos afectados serán ubicados con el tiempo del último vehículo en pasar antes de la interrupción.

Si un equipo en forma dolosa fuese el responsable de la interrupción de un tramo, este será excluido de la competencia.

ARTICULO Nº 87 SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS

1. Equipamiento del Piloto y Copiloto

Sera obligatorio para piloto y copiloto el uso de:

- a. Overol NOMEX con homologación F.I.A o SFI vigente.



- b. Casco homologado.
- c. Ropa Interior NOMEX con homologación F.I.A o SFI vigente.
- d. Siempre que un vehículo esté en movimiento en un tramo cronometrado, el equipo deberá llevar cascos homologados, así como toda la ropa y equipamiento de seguridad reglamentarios y llevar abrochado el cinturón de seguridad.

2. Señales SOS/OK

- a. Todo vehículo de competición deberá llevar una señal "SOS" roja en una cara y la señal "OK" verde en la otra, de un tamaño carta. Estas señales deberán venir anexas al libro u hoja de ruta que provee la organización del evento.
- b. En caso de accidente, en el que se precise de atención médica urgente, siempre que sea posible, la señal "SOS" roja deberá ser mostrada inmediatamente a los vehículos siguientes.
- c. Todo equipo al que le sea mostrada la señal "SOS" o que vea un vehículo que ha sufrido un accidente grave, en el que el piloto y el copiloto se vean en el interior del vehículo pero sin mostrar la señal "SOS" roja, deberá detenerse inmediatamente y sin excepción para prestar ayuda. Todos los vehículos que lleguen después deberán detenerse también. El segundo vehículo que llegue al lugar del accidente deberá informar en el siguiente punto de radio. Los vehículos posteriores deberán dejar la carretera libre para los vehículos de emergencia.
- d. En caso de accidente, en el que no se precise de atención médica urgente, el piloto o el copiloto deberá mostrar claramente la señal "OK" verde a los vehículos siguientes.
- e. Si el equipo abandona el vehículo, la señal "OK" deberá ser mostrada de manera que sea claramente visible para los otros participantes.
- f. Todo equipo que pueda cumplir con estas reglas y no lo haga será denunciado ante el director de carrera.
- g. El libro de ruta deberá incluir una página indicando el procedimiento en caso de accidente. Todo equipo que abandone un rally deberá comunicar el abandono a los organizadores lo antes posible, salvo en caso de fuerza mayor. Todo equipo que no lo haga estará sujeto a una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

3. Informes de Accidente

Si un equipo se ve involucrado en un accidente a causa del cual una persona del público resulte herida, el piloto y copiloto deberán informar de este hecho al siguiente punto de radio.

4. Triangulo Rojo y/o Bandera Amarilla

- a. Cada vehículo de competición deberá llevar un triangulo rojo Reflectivo y/o bandera amarilla. En caso de parada del vehículo en tramo cronometrado, deberá ser colocado por el piloto o el copiloto, de forma visible, como mínimo 50 metros antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes. Todo equipo que no observe esta regla podrá ser penalizado con treinta (30) segundos por los Comisarios Deportivos.
- b. El triángulo y/o bandera amarilla deberá colocarse incluso si el vehículo detenido se encuentra fuera de la carretera.

5. Uso de Banderas Amarillas

- a. Al pasar por delante de una bandera amarilla desplegada, el piloto deberá inmediatamente reducir la velocidad, mantener esta velocidad reducida hasta el final del tramo cronometrado y seguir las instrucciones de los Comisarios de ruta o de los conductores de los vehículos de intervención que se encuentre. Las banderas serán desplegadas en todos los puntos de radio que precedan al incidente. La no observación de esta regla será penalizada con treinta (30) segundos por los Comisarios Deportivos.
- b. En pruebas súper especiales se podrán utilizar distintos sistemas de señalización (luces destellantes). Todos los detalles deberán especificarse en el reglamento particular.
- c. Si en un tramo se presenta una neutralización este será anulado.

ARTICULO Nº 88 VEHICULOS DE SEGURIDAD

Los organizadores deberán prever vehículos “000”, “00” y “0” que deberán efectuar la totalidad del recorrido.

Para la vigilancia y control previo y posterior del recorrido del tramo cronometrado, se aconseja dotar un vehículo para estas labores de Ouvreurs, para chequear el Road Book y encintado de Seguridad. Este vehículo deberá salir con el tiempo suficiente para realizar todo el recorrido del tramo por delante de los vehículos “0”.

Un vehículo que se haya retirado durante el transcurso del rallye, no podrá actuar como vehículo de seguridad después de su abandono.

ARTICULO Nº 89 PRUEBAS SUPER ESPECIALES

1. Características de una prueba Súper Especial

- a. Si más de un vehículo toma la salida al mismo tiempo, el diseño de la pista en todo punto de salida deberá ser similar. Se deberá aplicar el mismo procedimiento de salida a todos los vehículos.
- b. Está permitido escalonar la línea de salida para los vehículos con el fin de igualar la longitud del tramo desde diferentes posiciones de salida.
- c. La realización de una prueba súper especial es opcional.

2. Desarrollo de una Prueba Súper Especial

Las reglas específicas sobre el desarrollo, orden de salida e intervalos de tiempo de una súper especial quedan enteramente a criterio del organizador. No obstante, esta información deberá incluirse en el reglamento particular del rally.

3. Seguridad

- a. Deberá montarse un sistema de banderas amarillas mostradas por Comisarios o de luces amarillas para señalar a los equipos que se detengan o reduzcan la velocidad.
- b. Para garantizar la seguridad, el vehículo de un participante que no pueda completar correctamente el tramo podrá ser transportado al final del mismo por los organizadores.

ARTICULO Nº 90 PARQUE CERRADO

1. Aplicación

Los vehículos se encuentran en régimen de parque cerrado:

- a. Desde su entrada en un parque de reagrupamiento o un parque de fin de etapa, hasta su salida de los mismos.
- b. Desde su entrada en una zona de control hasta la salida de la misma.
- c. Desde el momento en el que finalizan el rally hasta que los Comisarios Deportivos autoricen la apertura del parque cerrado.

2. Personal Autorizado dentro del Parque Cerrado

- a. En cuanto hayan parqueado el vehículo en el parque cerrado, los pilotos deberán apagar el motor y tanto él como el copiloto deberán abandonar el parque cerrado.
- b. Nadie, excepto los oficiales del rally que estén desempeñando una función específica, tiene permitido entrar al parque cerrado.
- c. El piloto y el copiloto pueden entrar al parque cerrado diez (10) minutos antes de su hora de salida.

3. Empujar un vehículo dentro del Parque Cerrado

Solamente los oficiales en funciones, el piloto y/o el copiloto están autorizados a empujar un vehículo de competición dentro de un parque cerrado.

4. Prohibición de reparaciones en el Parque Cerrado.

Están prohibidas las reparaciones en el parque cerrado.

ARTICULO Nº 91 SALIDA SIMBOLICA

Se podrá organizar una salida simbólica para mejorar el interés promocional y para la prensa del rally. El intervalo y el orden de salida para la ceremonia de salida serán decididos por los organizadores.

El horario y el lugar de la salida se deben detallar en el reglamento particular. Si un equipo no puede tomar parte en la salida simbólica con su vehículo de competición, se le permitirá tomar la salida del resto del rally, el Día 1, a su hora prevista, siempre y cuando lo haya notificado a los Comisarios Deportivos durante su primera reunión y que haya superado las revisiones técnicas necesarias. El equipo afectado deberá asistir a la ceremonia de salida vistiendo los overoles y a la hora asignada.

ARTICULO Nº 92 ZONA DE SALIDA

1. Salida del Rally

Antes de la salida del rally, los organizadores podrán reunir a todos los vehículos de competición en un área de salida a la cual los vehículos deberán ser conducidos un máximo de cuatro (4) horas antes de la hora de salida, tal como se indique en el reglamento particular.

2. Salida de una Etapa

A todo equipo que se presente a la salida de una etapa con un retraso superior a treinta (30) minutos no será autorizado a tomar la salida de esa etapa.

3. Orden de Salida e Intervalos

El orden de salida será determinado según el grupo, la categoría y la prioridad de los pilotos. La prioridad de los pilotos será establecida por su ubicación en el ranking de pilotos de la F.I.A y la F.C.A.D.

4. Requisitos para la modificación de orden de salida

El orden de salida no deberá modificarse hasta que se haya completado por lo menos el 10% de la distancia total de los tramos cronometrados que se detallan en el itinerario final.

5. Reclasificación de Pilotos

Por motivos de seguridad y con conocimiento de los Comisarios Deportivos, el director de carrera podrá reclasificar a pilotos o modificar el intervalo de tiempo entre vehículos.

6. Orden de salida de Etapa

- a. Pilotos de prioridad 1 y 2 Los pilotos de primera (P1) y segunda (P2) prioridad tomarán la salida de la etapa 1 en el orden de la clasificación provisional del Campeonato del año en curso. Para la primera prueba del Campeonato, el orden de salida se establecerá de acuerdo con la clasificación final del año anterior. La F.C.A.D. decidirá el orden de salida de aquellos pilotos que no se hayan clasificado en el Campeonato del año anterior.
- b. Pilotos de prioridad 3 Los pilotos de tercera prioridad (P3) tomarán la salida de la etapa 1 en el orden de la clasificación provisional de su respectivo Campeonato. Para la primera prueba del Campeonato, el orden de salida se establecerá de acuerdo con la clasificación final del año anterior. La F.C.A.D. decidirá el orden de salida de aquellos pilotos que no se hayan clasificado en el año anterior.
- c. Otros pilotos El orden del resto de pilotos será recomendado por el organizador.

7. Orden de salida de las Etapas siguientes

- a. El orden de salida para las etapas siguientes estará basado en la clasificación al final del último tramo cronometrado de la etapa anterior, excluyendo pruebas súper especiales, si estas se disputan al final de la etapa siempre considerando los grupos y categorías
- b. Pilotos de prioridad 1 y 2 Los pilotos P1 y P2 tomarán la salida como grupo fusionado en el orden de su clasificación general provisional.
- c. Pilotos de prioridad 3 y todos los demás pilotos Los pilotos P3 y todos los demás pilotos tomarán la salida generalmente como grupo fusionado detrás de los pilotos P1 y P2 en el orden de su clasificación provisional.

ARTICULO Nº 93 NUEVA SALIDA DESPUÉS DE UN ABANDONO

1. Aspectos Generales

- a. Un equipo que no haya terminado una sección puede tomar nuevamente la salida a la siguiente sección salvo que comunique al director de carrera que no tienen intención de hacerlo mediante el formulario que se encuentra al dorso del libro de ruta, que deberá entregarse al organizador tan pronto como sea posible y antes de la reunión de los Comisarios Deportivos que precede la siguiente salida.

- b. Una vez que el director de carrera haya sido informado de un abandono, el equipo deberá entregar su carnet de control. Cuando el abandono tiene lugar en un tramo cronometrado, el tiempo de ese tramo no será anotado.
- c. Todo equipo que haya abandonado durante la última sección de la etapa no se clasificará.

2. Penalizaciones

A todos los equipos que tomen una nueva salida se les aplicará una penalización en tiempo equivalente al mejor tiempo de su categoría mas cinco (5) minutos por cada tramo cronometrado o prueba súper especial a la que haya faltado.

Si el abandono tiene lugar después del último tramo cronometrado o prueba súper especial del Día, se considerará igualmente que el equipo ha faltado a ese tramo cronometrado o prueba súper especial.

3. Reparaciones antes de la nueva salida

El vehículo de que desee volver a tomar la salida, deberá recibir asistencia en el parque de asistencia del rally. Tras el abandono, el vehículo debe permanecer en el lugar en el que ha abandonado hasta recibir autorización del director de carrera para retirarlo y llevarlo directamente al parque cerrado. El vehículo podrá ser retirado del parque cerrado una sola vez para realizar la asistencia durante un máximo de tres (3) horas.

4. Requisitos Técnicos para los vehículos reparados

Un vehículo reparado sólo podrá tomar la salida a la etapa siguiente si ha superado la revisión de los Comisarios técnicos.

Deberá utilizarse el mismo bloque de motor y carrocería durante todo el rally. No está permitido cambiar de motor durante un rally después del inicio de la etapa1.

ARTICULO N° 94 ASISTENCIA – CONDICIONES GENERALES

1. Realización de la asistencia

- a. Desde el primer CH, la asistencia de un vehículo de competición sólo se podrá realizar en parques de asistencia y en zonas de asistencia remotas.
- b. El piloto y el copiloto, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ningún tipo de ayuda física externa, podrán en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.
- c. La entrega al o del piloto y/o copiloto, de comida, bebida, ropa e información (tarjeta de datos, road book, etc.) sólo está permitida en parques de asistencia, zonas de asistencia remotas o mientras los vehículos se encuentren en zonas para la prensa o parques de espera.

2. Parques de asistencia – Aspectos Generales

Habrá mínimo un parque de asistencia principal durante todo el rally.

3. Identificación de los Parques de Asistencia

Los parques de asistencia se indican en el itinerario de un rally con un control horario de entrada y otro de salida.

4. Velocidad dentro de los Parques de Asistencia

Los vehículos no podrán rebasar la velocidad de treinta (30) km/h en el interior de los parques de asistencia. La no observación de este límite será penalizada por los Comisarios Deportivos con un minuto.

5. Vaciado de tanque y/o repostaje en el Parque de Asistencia

Cuando sea necesario como parte de la asistencia (cambio de tanque o bomba de combustible), estará autorizado vaciar el tanque y/o repostar en un parque de asistencia, siempre y cuando:

- a. El trabajo se realice tras informar al organizador
- b. Exista un extintor con respectivo operador en stand-by proporcionado por el equipo
- c. No se realice ningún trabajo adicional durante la operación de vaciado y/o repostaje
- d. Se establezca un perímetro de seguridad adecuado alrededor del vehículo
- e. Sólo se añada el combustible necesario para llegar a la siguiente zona de repostaje.

6. Zonas de Asistencia Remotas

Se podrán crear zonas de asistencia remotas que deberán tener control horario de entrada y salida.

ARTICULO Nº 95 RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS DESPUÉS DE LA PRUEBA

1. Establecimiento de los Resultados

Los resultados se establecerán sumando los tiempos obtenidos en todos los tramos cronometrados y las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo.

2. Publicación de los resultados

En el transcurso del Rally, las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio:

- a. Sujetas a los resultados de los controles técnicos finales.
- b. Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

Si la hora de publicación de la Clasificación Final Provisional es modificada, esta nueva hora deberá ser:

- a. Clasificaciones oficiales: clasificaciones distribuidas por el organizador durante una etapa.
- b. Clasificaciones parciales oficiales: clasificaciones publicadas al final de un Día.
- c. Clasificación final provisional: clasificación publicada por el organizador al final del Rally,
 - Notificada mediante Complemento, si es anterior a la hora publicada.
 - Notificada mediante Comunicado en el(los) tablón(es) oficial(es) de anuncio(s), si se retrasa.

**SECCIÓN “C”
NORMAS ESPECIALES
RALLY DE REGULARIDAD**

Las normas especiales reglamentadas en la presente sección del Anexo D, son complementarias a las Normas Generales previstas en la sección A.

ARTICULO Nº 96

Un Rally de regularidad podrá constar de una o más etapas.
Los sectores de neutralización no se consideran como tiempo de recorrido.
Se deberán elaborar hojas de ruta diferentes para Expertos y Novatos.

ARTICULO Nº 97

En un Rally de regularidad podrá haber pruebas especiales de velocidad con vías cerradas al tránsito normal de vehículos, siempre y cuando tanto los vehículos como la tripulación cuenten con las medidas de seguridad correspondientes.

ARTICULO Nº 98

Las especificaciones para las pruebas especiales de velocidad se darán a conocer en el respectivo Reglamento Particular.

ARTICULO Nº 99

En cada etapa de un Rally no se podrán hacer más de 50 Km de pruebas especiales de velocidad y cada una de ellas no podrá tener más de 20 Km.

ARTICULO Nº 100

En los tramos de pruebas especiales de velocidad (primes), al comienzo y al final del tramo, habrá puestos de control conocidos para el cronometraje de la prueba.

ARTICULO Nº 101

Las pruebas especiales de velocidad pueden realizarse en tramos de carreteras destapadas, pavimentadas, circuitos de velocidad o autódromos.

ARTICULO Nº 102

Cuando las pruebas especiales de velocidad se realicen en circuitos de velocidad o autódromos, los participantes del rally deben regirse por los reglamentos de seguridad de dichos escenarios, con la tripulación completa en el vehículo.

ARTICULO Nº 103

En la hoja de ruta aparecerá la prueba de velocidad como un tramo del Rally, identificado con las palabras “Prueba Especial” y su recorrido estará especificado en kilómetros y tiempo.

ARTICULO Nº 104

Al finalizar la prueba habrá una neutralización de diez (10) minutos, para todos los participantes, indicada en la hoja de ruta. En esta neutralización cada participante

deberá ajustar su tiempo de carrera para tomar la partida sumando el tiempo de la prueba especial estipulada en la hoja de ruta y los diez (10) minutos de neutralización. Se penalizará la prueba especial a razón de un punto malo por segundo invertido en el tramo de prueba especial. Las pruebas especiales se sumarán aparte del Rally y estos tendrán trofeos independientes

ARTICULO Nº 105

En los tramos de pruebas especiales de velocidad son obligatorias las siguientes medidas de seguridad:

- a. Puesto de Primeros Auxilios al final del tramo o ambulancia al comienzo del mismo.
- b. Dotar de Bandera Amarilla a cada tripulación participante para que, en caso de accidente o avería la instale cincuenta (50) metros antes del sitio donde quedo el vehículo.
- c. Equipo de comunicación entre el comienzo y el final de cada tramo.
- d. Banderas:
 - Amarilla: Agitada en el sitio o sitios donde a juicio del Comisario Deportivo de la F.C.A.D y/o el Director del evento, sea necesario para advertir algún tipo de peligro en la carretera.
 - Blanca: Indicativa de que hay un vehículo de servicio en la vía.
 - Roja: Parada inmediata del vehículo señalizado.

ARTICULO Nº 106

Para la clasificación de las pruebas especiales de velocidad se determinará grupos y clases de conformidad a los reglamentos generales de cada uno de los Clubes organizadores de los campeonatos

Vehículos equipados con turbocargador o similares: Se multiplicará la cilindrada por 1.4, con el fin de clasificarlos en el grupo y clase correspondiente.

ARTICULO Nº 107

Cada una de las clases se completará con un mínimo de cinco (5) vehículos. En caso de no completarse este mínimo en una clase, el o los vehículos de la misma subirán a la clase inmediatamente superior del mismo grupo.

VEHÍCULOS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

ARTICULO Nº 108

Adicionalmente a las normas generales previstas en el presente reglamento Sección A, regirán las siguientes:

- a. Casco de seguridad, para piloto y navegante de especificaciones SNELL o SFI. Su uso es obligatorio en todo el recorrido.
- b. Seguro en la tapa delantera del motor o baúl de tipo pasador o correas. Obligatorio para todas las categorías.
- c. Guardapolvos de 1.3 veces el ancho de la llanta, a diez cm. del piso, de material de espesor mínimo de 4 mm., colocados en la parte posterior de las cuatro llantas, suficientemente rígidos.

- d. Corta circuito general. Obligatorio para todas las categorías.
- e. En cada una de las puertas delanteras del vehículo debe ir los nombres de la tripulación, indicando el tipo de sangre y factor R. H. de cada uno.
- f. Barra antivuelco (Roll Bar) para todas las categorías.

SECCIÓN “D”
NORMAS ESPECIALES
RALLY DE FOMENTO – REGULARIDAD

La Federación Colombiana de Automovilismo Deportivo consigna en el presente anexo las normas complementarias al Reglamento Deportivo Nacional que rigen la organización y realización de los Rally de fomento.

GENERALIDADES
ARTICULO Nº 109

Los Rally de fomento son pruebas de regularidad exclusivamente.
Los promedios y tiempos para los diferentes tramos del recorrido de un Rally serán preestablecidos con un margen apropiado para cumplirlos sin exceder la velocidad máxima fijada por las autoridades de Tránsito.

ARTICULO Nº 110

Las pruebas se realizarán sobre vías públicas abiertas al tránsito normal de vehículos. El hecho de ser participante no implica preferencia alguna en el uso de las mismas, ni excepciones en el cumplimiento de los reglamentos de tránsito.

PARTICIPANTES
ARTICULO Nº 111

Los Rally de fomento son accesibles a todos los automovilistas poseedores de pase vigente que formalicen su inscripción en cada uno de los eventos en que deseen participar.

ARTICULO Nº 112

Las inscripciones se formalizarán en los formularios oficiales del respectivo Rally, de acuerdo con las normas establecidas en el R.D.N.

ARTICULO Nº 113

Los Rallyes de fomento están abiertos a cualquier vehículo automotor de cuatro (4) ruedas menos vehículos oficiales o de servicio público.

ARTICULO Nº 114

Cada vehículo participante será tripulado por un piloto y un navegante, a los cuales podrá adicionarse el número de acompañantes que permita la capacidad normal del vehículo. Un acompañante menor de 16 años de edad debe adjuntar permiso de sus padres y no podrá conducir el vehículo, deberá cumplir con todas las normas de seguridad siempre y cuando el reglamento particular del evento lo estipule.

Se permitirá la participación de menores de 16 años, únicamente como navegantes o acompañantes, con la expresa prohibición de conducir.

ARTICULO Nº 115

A juicio de los organizadores de un Rally, los participantes podrán disputar la prueba sin distinción por categorías, o divididos en Dos (2) categorías así:

- a. Novatos
- b. Expertos

La inclusión de los participantes en una u otra de las categorías será determinada por el Comisario Deportivo según lo estipulado en el R.D.N.

ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN

ARTICULO Nº 116

Los Rally de fomento serán organizados por Clubes afiliados a la F.C.A.D. o, excepcionalmente, con la autorización de la misma, por otra agrupación Deportiva calificada.

ARTICULO Nº 117

Los detalles y características generales de cada Rally serán especificados en el Reglamento Particular del mismo, el cual será entregado a los participantes antes de que estos formalicen su inscripción en la prueba o a más tardar, en el momento de formalizarla.

ARTICULO Nº 118

Un Rally de fomento podrá constar de una (1) o más etapas.

ARTICULO Nº 119

El itinerario de un Rally y las instrucciones del recorrido serán especificados en el reglamento particular o en la reunión de participantes.

La hoja de ruta indicará los promedios de velocidad o tiempos para diferentes tramos y el kilometraje de cada uno, con base en los cuales se determina la hora ideal de paso por cada puesto de control y de llegada a la meta.

La hoja de ruta se entregará a cada participante no menos de un (1) minuto, ni más de diez (10) antes de su hora de salida, según determine la dirección del Rally.

ARTICULO Nº 120

Un Rally de fomento podrá comprender una ruta especial para los participantes expertos, diferente a la ruta para la otra categoría con características y promedios más exigentes.

ARTICULO Nº 121

La totalidad de la ruta de un Rally de fomento será por vías transitables para vehículos corrientes y excluirá aquellas que, por mal estado, pudieran ocasionar algún peligro para los participantes y sus vehículos. Acorde con las categorías de los participantes

previstas en el artículo 109, los tramos de carretera destapada pero en buen estado, no serán superiores a los siguientes porcentajes de la distancia total de la ruta de un Rally:

- a. Novatos: Setenta por ciento (70%)
- b. Expertos: Setenta por ciento (70%)

ARTICULO Nº 122

La hoja de ruta indicará el tramo o tramos iniciales de corrección de odómetro, en los cuales los participantes podrán verificar una posible diferencia entre las distancias detalladas en aquella y las que señale el odómetro o cuenta - kilómetros de cada vehículo y efectuar los ajustes correspondientes.

ARTICULO Nº 123

Se permite cualquier aparato o implemento para medición o cálculo de distancia, velocidad, promedio y tiempo. Está terminantemente prohibido el uso de radioteléfonos y teléfonos celulares.

ARTICULO Nº 124

Sobre la ruta de un Rally podrá haber dos (2) clases de puestos de control, además de la meta:

- a. Conocidos: indicados en la hoja de ruta y señalizados con bandera azul.
- b. Sorpresa: no indicados en la hoja de ruta y señalizados con bandera amarilla.

Los puestos de control y de meta serán abiertos quince (15) minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo participante y cerrados treinta (30) minutos después de la hora ideal del último participante.

CONTROL Y CRONOMETRAJE

ARTICULO Nº 125

Para permitir la identificación y registro de los vehículos, al aproximarse a los puestos de control y de meta los participantes deberán pasar frente a ellos por la vía de la derecha, lentamente y sin adelantarse a otros vehículos.

ARTICULO Nº 126

En el caso que, a consecuencia de que un competidor no cumpla una u otra de las normas contempladas en el artículo anterior o porque hubiere perdido el número de identificación del vehículo, un Comisario no puede identificarlo debidamente y registrar su paso por el puesto de control, se considerará oficialmente como si no hubiere pasado por el puesto y se aplicará la sanción prevista.

ARTICULO Nº 127

Todos los vehículos deberán pasar frente a los puestos de control y cruzar la meta en la dirección que corresponda de acuerdo con las instrucciones de la hoja de ruta. Si un participante pasare en dirección contraria, será excluido inmediatamente de la competencia.

ARTICULO Nº 128



Los tiempos máximos de diferencia sobre la hora ideal en la cual los participantes deben pasar por cada puesto de control y cruzar la meta, son los siguientes:

- a. Adelanto: Quince (15) minutos.
- b. Atraso: Treinta (30) minutos.
- c. Si un participante registrare un adelanto superior a los máximos indicados, se aplicará una penalización de 1000 puntos.

ARTICULO Nº 129

En caso que a la hora oficial de apertura de un puesto de meta, un vehículo estuviere detenido a cien (100) metros o menos del mismo, o se constatare que un vehículo hubiere cruzado la meta con anterioridad, para todos los efectos se considerará como si hubiere llegado con más de quince (15) minutos de adelanto, se registrara como F.T. y se sancionara con 2000 puntos.

ARTICULO Nº 130

Ningún competidor deberá detener la marcha del vehículo dentro de los cien (100) metros inmediatamente anteriores a un puesto de control sorpresa o de meta, excepto en caso de falla mecánica o llanta pinchada. En el primer caso, solo los tripulantes del vehículo deberán empujarlo hasta un mínimo de cincuenta (50) metros después del puesto de control o meta, para el registro de su hora de paso y comprobación de la avería a satisfacción del Comisario.

Ningún competidor podrá girar en “U” o hacer trompo, ni tomar vía alterna con su vehículo dentro de los cien (100) metros inmediatamente anteriores a un puesto de control o meta.

Está prohibido detener un vehículo participante sobre una línea de cronometraje o después de cruzarla, a menos de cincuenta (50) metros de la misma.

La infracción de cualquiera de las normas contempladas en el presente artículo será penalizada con 500 puntos.

ARTICULO Nº 131

Los números de identificación de las tripulaciones nuevas participantes en un Rally serán asignados por sorteo, como sigue:

- a. En la reunión de participantes llevada a cabo con anterioridad a la realización del Rally.
- b. En sitio próximo al de partida del Rally, en horas previas a la iniciación de la prueba.

Las tripulaciones que vengan compitiendo en un campeonato determinado podrán conservar su número.

La reunión de participantes es de carácter obligatoria y se llevará a cabo cuando, a juicio de la Dirección del respectivo Rally, las características de la prueba requieran exponer detalles e instrucciones especiales.

El Reglamento Particular del respectivo Rally indicará la fecha, lugar y hora de la reunión de participantes o en su defecto, el sitio próximo al de partida y el horario en el cual se asignarán los números de identificación, para quienes lo necesiten.

ARTICULO Nº 132

Los números de identificación consistirán de juegos de dos (2) o tres (3) ejemplares idénticos, que deberán ser fijados firmemente en los vehículos, en forma visible, así:
Un número al lado derecho, otro en la parte posterior y el tercero, si lo hubiere, al lado izquierdo.

ARTICULO Nº 133

El Reglamento Particular de cada Rally especificará el sitio, fecha y hora de salida del primer participante. Todos los vehículos deberán estar alineados en el sitio de partida, por orden numérico ascendente, no menos de treinta (30) minutos antes de su respectiva hora de salida.

ARTICULO Nº 134

El participante que no estuviere en la línea de partida a la hora, minuto y segundo en el que le corresponda tomar la salida, solo podrá hacerlo en el último lugar, después de haber salido los demás competidores de su categoría y será penalizado con 500 puntos. Sus horas ideales de paso por los puestos de control y llegada a la meta serán aquellas que correspondan de conformidad con la hora en tomó la salida.

PENALIZACIONES

ARTICULO Nº 135

En el Rally de Fomento, los puntos de penalización que determinarán la clasificación de los participantes, serán los siguientes:

- a. Un (1) punto por cada segundo de adelanto o atraso sobre la hora ideal de paso por los puestos de control y llegada a la meta.
- b. Dos mil (2000) puntos por pasar por un puesto de control o llegar a la meta con más de treinta (30) minutos de atraso o más de quince (15) minutos de adelanto sobre la hora ideal.
- c. Un mil (1000) puntos por pasar en dirección contraria a la correspondiente, Girar en U, hacer trompo, parar, echar reverso, o tomar vía alterna dentro de los cien (100) metros anteriores a un puesto de control o meta.
- d. Quinientos (500) puntos por no pasar por un puesto de paso.
- e. Quinientos (500) puntos por no estar en el sitio de salida treinta (30) minutos antes de su hora ideal de partida o no presentarse en este sitio a la hora, minuto y segundo en que le corresponda tomar la salida.

CLASIFICACIÓN

ARTICULO Nº 136

La clasificación se determinará de acuerdo con los puntos de penalización acumulados por cada participante a su paso por los puestos de control y llegada a la meta, más los puntos de penalización por infracción de las normas reglamentarias.

ARTICULO Nº 137

Cuando un Rally se dispute por categorías, acorde con lo previsto en artículo 109, la clasificación se determinará por categoría, Si se dispute sin distinción de categorías, la clasificación será única para todos los participantes.

ARTICULO N° 138

En uno u otro de los casos contemplados en el Parágrafo del artículo anterior, será ganador en cada categoría o ganador único del Rally, el participante que complete la prueba con el menor puntaje acumulado. Los puestos secundarios se definirán por orden ascendente de puntaje acumulado.

ARTICULO N° 139

En caso de empate, será ganador el participante que hubiere pasado por más puestos de control y llegado a la meta más próxima a su hora ideal.

ARTICULO N° 140

La clasificación oficial de cada Rally será publicada en el lugar, fecha y hora indicados en el respectivo Reglamento Particular. En caso de fuerza mayor, se destinará otra hora específica para la publicación de la clasificación oficial, la cual será oficializada mediante una resolución del colegio de Comisarios.

DISPOSICIONES VARIAS

ARTICULO N° 141

Toda reclamación que se origine en un Rally deberá, presentarse por escrito al Director del evento dentro de los siguientes plazos:

- a. Reclamaciones distintas a aquellas relacionadas con la clasificación, hasta treinta (30) minutos después de la llegada del reclamante a la meta.
- b. Reclamaciones por clasificación, según el plazo establecido en el Reglamento Particular de la prueba, con las siguiente limitación:
 - Cuando la clasificación se publica en el mismo día que finaliza el Rally, hasta treinta (30) minutos después de tal publicación.

ARTICULO N° 142

Todos los participantes y las personas que con ellos intervengan en un Rally de fomento, lo hacen bajo su responsabilidad y por su propia cuenta y riesgo.

Los organizadores, oficiales, entidades y empresas en una u otra forma vinculadas a un Rally, están exentas de toda responsabilidad por concepto de daños o perjuicios causados por los participantes, gastos o infracciones de los reglamentos de tránsito en que ellos incurran.

ARTICULO N° 143

Está prohibido a todas las personas que intervengan en una u otra forma en un Rally portar o hacer uso de cualquier clase de armas, bebidas alcohólicas o cualquier clase de drogas heroicas o alucinógenos y tranquilizantes o estimulantes.

ARTICULO N° 144

Cualquier caso relacionado con un Rally de fomento no previsto en el presente anexo del R.D.N., será resuelto por el Comisario Deportivo del evento.

**SECCIÓN “E”
NORMAS ESPECIALES
CAMPEONATOS DE RALLIES**

En el presente anexo se consigna las disposiciones que regulan los campeonatos tanto nacionales como regionales, en especial para aquellos casos en los que no esté constituido un reglamento general de campeonato o copa, o en últimas como consulta, para aquellos casos en los que figure un reglamento pero no exista claridad.

EQUIPOS

ARTICULO Nº 145

Los campeonatos de Rallyes se realizarán por equipos de tripulantes de los vehículos participantes, en dos categorías: Expertos y Novatos, acorde con lo estipulado en el Artículo 18, del presente Anexo. Cada equipo estará conformado por un piloto principal, un navegante principal, un piloto suplente y un navegante suplente. En caso de sustitución de alguno de estos últimos se deberá notificar a la F.C.A.D. para su correspondiente aprobación.

ARTICULO Nº 146

Los integrantes de los equipos participantes, principales y suplentes, competirán individualmente por los títulos de “Mejor Piloto” y “Mejor Navegante” del campeonato en cada categoría.

ARTICULO Nº 147

El equipo campeón en cada categoría será determinado de conformidad con las disposiciones del presente anexo.

PARTICIPACIÓN E INSCRIPCIONES

ARTICULO Nº 148

Para participar en cualquier campeonato de Rally, cada equipo y cada uno de sus integrantes deberán inscribirse en el mismo acorde con el capítulo Inscripción de participantes del R.D.N. Para participar y puntuar en el campeonato deberá inscribirse máximo en la segunda fecha establecida.

ARTICULO Nº 149

Durante el desarrollo de un Rally válido para el campeonato, un vehículo podrá ser tripulado únicamente por el piloto y el navegante del respectivo equipo registrado para participar en ese Rally y por ninguna causa o motivo, podrá ser por otro piloto o navegante.

ARTICULO Nº 150

En caso que, por causa justificada, el piloto o el navegante principal de un equipo se viere impedido para participar en un Rally válido, será sustituido por su respectivo suplente, de lo cual deberá ser notificada la F.C.A.D., para el correspondiente visto bueno, no menos de tres (3) días hábiles antes de la fecha de la partida de la prueba.

ARTICULO Nº 151

Si por motivos de fuerza mayor, el piloto o el navegante principal de un equipo se retiraren del mismo y del campeonato, será sustituido por su respectivo suplente, quien continuará participando en el campeonato como piloto o navegante principal, previa autorización de la F.C.A.D. y el registro del cambio.

PUNTAJE

ARTICULO Nº 152

En cada campeonato de Rally, el puntaje básico total adjudicado para cada una de las categorías y los puntajes parciales de cada etapa, serán estipulados en el reglamento general correspondiente.

ARTICULO Nº 153

Para efecto de lo dispuesto en el artículo 2, el mismo puntaje adjudicado en un Rally al equipo de un vehículo, será adjudicado individualmente al piloto y al navegante del mismo vehículo participante en el Rally.

ARTICULO Nº 154

Para la clasificación final de un equipo en el Campeonato Nacional, son requisitos indispensables los siguientes:

- a. Tener la licencia nacional vigente para esta modalidad de automovilismo.
- b. Que hubiere participado en un mínimo de Rally válidos, realizados acorde con la siguiente tabla:

Cantidad de Rally Realizados	3	4	5	6	7	8	9	10
Participación Mínima	3	3	4	4	5	6	7	7

- c. Que hubiere participado en la última válida del campeonato.
- d. La tripulación que haya participado en más válidas del mínimo establecido descartará los de menor puntaje. No son descartables las válidas donde haya sido desclasificado.

El puntaje definitivo en un campeonato será adjudicado únicamente a los equipos que hubieren cumplido los requisitos dispuestos en el presente artículo.

ARTICULO Nº 155

Será declarado Mejor Piloto y Mejor Navegante en cada categoría, aquel que hubiere acumulado el mayor puntaje por puestos de clasificación en los Rally válidos realizados. En igual forma se definirán, en orden descendente de puntos acumulados, los puestos secundarios.

ARTICULO Nº 156

En caso de empate, será declarado vencedor aquel que hubiere ocupado el mayor número de veces el primer puesto en los Rally válidos. Si el empate persiste, el vencedor será el que hubiere ocupado el mayor número de veces los mejores puestos

secundarios en los Rally válidos. Cuando aun así el empate persiste, la F.C.A.D. declarará el correspondiente puesto de clasificación empatado.

DISPOSICIONES VARIAS

ARTICULO Nº 157

Si uno o más Rally del calendario de un Campeonato no pudieren llevarse a cabo por causa de fuerza mayor, el campeonato quedará oficialmente realizado a condición que se hubiere disputado el 75% de los Rally programados; a menos que el Reglamento Particular General del Campeonato disponga como requisito la realización de la totalidad de los Rally programados.

ARTICULO Nº 158

Cualquier caso relacionado con un Campeonato de Rally no contemplado en el presente Anexo, así como cualquier divergencia resultante de la interpretación de las disposiciones reglamentarias, estos serán resueltos por la F.C.A.D. Las decisiones así adoptadas serán inapelables.

SECCION “F”

NORMAS ESPECIALES

RALLY CROSS COUNTRY

La Federación Colombiana de Automovilismo Deportivo consigna en el presente anexo las normas complementarias a las disposiciones del R.D.N. las cuales regirán la organización y realización de las pruebas de Rally Cross Country, así clasificadas acorde con las definiciones establecidas en el artículo 2 del R.D.N.

NORMAS GENERALES

Para la realización de las pruebas de Rally Cross Country la organización de cada evento deberá entregar a la F.C.A.D. el plan de seguridad el cual debe contener los siguientes aspectos: Jefe de seguridad; Croquis del recorrido del evento; Ubicación del PMU; Vehículos de emergencia y vías de evacuación; Números telefónicos de emergencia; Ubicación de los puestos de control; Coordenadas de GPS en grados, Minutos y decimas de minuto de los puestos de auxilio; Permisos de las autoridades locales; Póliza de seguro; Confirmación de asistencia de la autoridad competente.

ARTICULO Nº 159

CARACTERISTICAS DE LOS RALLIES CROSS COUNTRY

Un Rally de Cross Country es una competencia cuyo itinerario cubre el territorio de uno o varios países. Existen tres (3) tipos de Rally Cross Country: Rally Cross Country, Maratón Cross Country, Cross Country baja.

- Rally Cross Country es un Rally con una distancia total entre 1200 y 3000 Km: El total de las secciones especiales o tramos cronometrados deben ser al menos 1200 Km. El rally debe durar no más de ocho (8) días incluyendo revisiones administrativas y la Súper Especial.
- Rally Maratón es un Rally cuyo itinerario puede cubrir varios países. El total de la distancia debe durar más de 5000 km con una distancia mínima de 3000 km de pruebas especiales. El rally debe durar no más de veintiún (21) días incluyendo revisiones administrativas y la Súper Especial.

- Un Rally Baja tiene secciones selectivas de uno o dos días. La prueba súper especial puede realizarse en un día extra.

ARTICULO Nº 160 Distancias

- Un (1) Día: Distancia máxima a ser cubierta: 600 km.
- Dos (2) Días: máxima distancia a ser cubierta: 1000 km con un descanso de mínimo de 8 horas y máximo de 20 horas para ser tomadas en medio de las dos etapas.
- Para bajas la distancia mínima de pruebas especiales es de 300 Km

ARTICULO Nº 161

Cuando un Rally es juzgado en compañía de la Federación Colombiana de Motociclismo, cualquier evento que ocurra entre competidores de diferentes disciplinas será reportado a ambos grupos de Comisarios Deportivos quienes tomaran acción de manera conjunta.

ARTICULO Nº 162

Cuando un Rally va acompañado de un evento de motos, ningún vehículo podrá salir a una prueba especial antes de treinta (30) minutos de haber salido la última moto participante.

ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN

ARTICULO Nº 163

Las competencias de Rally en cualquier modalidad serán organizadas por los Clubes afiliados a la F.C.A.D. o por esta, y se regirán por las disposiciones previstas en el presente anexo del R.D.N. y el Reglamento Particular de cada evento.

ARTICULO Nº 164

El Reglamento Particular de cada Rally y la ruta básica del mismo serán dados a conocer a través del Club organizador, con el visto bueno del Órgano de Administración de la F.C.A.D.

ARTICULO Nº 165

Todas las comunicaciones entre la Organización, la F.C.A.D. y los pilotos se deberán realizar a través del “Tablero Oficial del Rally” localizado en el lugar de las verificaciones administrativas y técnicas en la salida de cada uno de los Rallyes programados. Después de la salida de cada Rally se ubicarán en los campamentos y en los lugares seleccionados por el Staff administrativo para su ubicación y en cada Rally se especificará su ubicación.

ARTICULO Nº 166 Reunión de Pilotos ó Briefing

La Primera Reunión de Pilotos Obligatoria en cada Rally se hará al inicio y se tomará lista por cada participante inscrito, y autorizado a la largada. La No presencia de al menos uno de los miembros del equipo será penalizada con 10 minutos. Una vez iniciados los Rallyes al finalizar cada día se tendrán Reuniones o Briefing, durante la cual se informarán detalles de la competencia que serán necesarios para los equipos.

ARTICULO N° 167 TERMINOLOGIA

Campamento ó Bivouac: (Cross-Country Rallyes y Maratón Cross-Country Rallyes) Zona situada entre los Puestos de Control al final de una Etapa y el comienzo de la siguiente, donde todos los competidores se reagrupan; Esta zona está localizada en el Libro de Ruta. En el Campamento ó Bivouac, la asistencia es libre entre los competidores que permanezcan en competencia, siempre que sea una asistencia autorizada. La Zona de Bivouac o Campamento estará determinada por una línea Imaginaria de aproximadamente 500 mts, en el centro de la cual estará la estructura de la organización incluyendo los siguientes elementos:

- a. Un tablero Oficial de Notas.
- b. Una caja de Control de tiempo con sello, que estará operativa después del cierre del puesto de control Meta de la Etapa.
- c. Los puestos de Salida de Etapa y Final de Etapa, estarán entre mínimo 500 mts del Centro del Bivouac y 10 kms para la salida del siguiente día.

Equipo: Un equipo está conformado máximo de cuatro personas a bordo de cada vehículo. Cualquier miembro durante el Rally y cada uno tienen que tener una licencia de competición activa.

Duración del Rally: un Rally comienza con las revisiones administrativas y finaliza cuando expira alguno de los siguientes tiempos, cualquiera que sea el más largo:

- a. Finalización del tiempo de protestas y apelaciones.
- b. Finalización del tiempo de revisiones técnicas poscarrera.
- c. Finaliza la premiación.

Etapa súper especial: Una prueba que se realiza al inicio del Rally para determinar el orden de salida de la primera etapa.

Boletín: El Boletín Oficial que hace parte integral de la reglamentación de los Rallyes Cross-Country, intenta modificar, aclarar o completar algún tópico de las normas. Estos Boletines están numerados, fechados y firmados: Por los organizadores, antes de la revisión técnica y administrativa.

Todo boletín deberá estar por escrito y ubicado en puestos de control y en el Tablero Oficial.

Etapa: Cada parte de un Rally, separada una de otra con por lo menos 6 horas de diferencia. Los tiempos de Control son obligatorios entre la finalización en la Línea de Meta y la entrada al Bivouac, y de la salida del Bivouac a la línea de Salida al día siguiente.

Zona o Etapa de Navegación: Etapa/zona con una ruta que no puede ser definida estrictamente, para ser corrida con ó sin Libro de Ruta (Total o parcial) y/o con un mapa. Puestos de Control que pueden ser fácilmente localizados en el campo utilizando puntos de referencia geográficos, con sus coordenadas de Longitud y Latitud en el Libro de Ruta o el mapa y mencionados como tal.

Período de Neutralización: Tiempo durante el cual las tripulaciones son detenidas por el control de la competencia.

Parque Cerrado: Zona en la cual no se permiten las reparaciones o intervenciones sobre los vehículos, excepto en los casos en que expresamente por escrito sea autorizado por la dirección de competencia.

Tiempo Real: Tiempo tomado para cubrir la ruta de una Etapa definida.

Reagrupamiento: Detención de la agenda programada por los organizadores para posibilitar que los tiempos teóricos sean revisados por un lado, y por el otro para reagrupar las tripulaciones que permanecen en la competencia. El tiempo detenido puede variar de acuerdo con las tripulaciones.

Tiempo Permitido: Cada sección debe ser cubierta en un tiempo máximo permitido, que los competidores deben respetar. Toda tripulación que exceda este tiempo incurrirá en una penalización dada en minutos de retardo.

Máximo Tiempo Permitido: El Tiempo que sea superior al máximo tiempo permitido podrá ocasionar una sanción, que se aplicará particularmente a cada infracción desde una sanción básica hasta la exclusión del Rally.

Cambio del Máximo Tiempo Permitido: Si en la noche al final de una etapa, a las 00h00, 50% de los competidores que hayan iniciado la etapa no han llegado a la línea de Meta, la dirección de carrera podrá modificar el tiempo permitido a su discreción.

Tarjeta de Tiempo: Tarjeta utilizada para los sellos, en orden cronológico, de los puestos de control de acuerdo con el itinerario de cada etapa.

ARTICULO Nº 168 REGULACIONES

Esta modalidad se disputa de conformidad con:

- a. El código CDI de Fédération Internationale de l'Automobile F.I.A y sus Anexos.
- b. El RDN, Reglamento Deportivo Nacional de la Federación Colombiana de Automovilismo Deportivo.
- c. Reglamento General del Campeonato.

ARTICULO Nº 169 VEHICULOS

Los vehículos admitidos quedan definidos de la siguiente forma:

Autos Todoterrenos, T-1, T-2 y T-3:

T1 (Gasolina / Diesel): Esta división estará integrada por vehículos Todoterreno de serie mejorados, o prototipos. Los mismos podrán ser de tracción simple o tracción integral, y contar con motores alimentados a gasolina o diesel. Dichas maquinas nivelaran sus rendimientos de acuerdo a las disposiciones del reglamento técnico de la F.C.A.D.

T2 (Gasolina / Diesel): La categoría T2 estará conformada por vehículos Todo terreno estándar, en los que solamente se podrá trabajar sobre el sistema de suspensiones. Al igual que la categoría T1, los motores pueden ser diesel o gasolina.

T3 (Gasolina): La categoría T3 estará conformada por vehículos Todo terreno tipo Buggy y/o UTV, excluyendo vehículos cuatrimotos y/o ATV, con motores derivados de motos de producción o de vehículos estándar, el motor debe ser a gasolina, carrocería monocasco o tubular.

Una clase se encuentra abierta cuando por lo menos existen tres (3) vehículos participando en la misma.

ARTICULO N° 170 TRIPULACIONES

Para la interpretación exacta del siguiente texto las siguientes definiciones aplican:

"Competidor", usado para la persona física o jurídica que ha inscrito un vehículo.

"Tripulación", usado para el conjunto de primer piloto y copiloto.

Serán elegibles todas las tripulaciones que posean una Licencia de Rally Vigente a la fecha de cada competencia expedida por la Federación Colombiana de Automovilismo Deportivo, tanto como para Autos y 4x4, para los extranjeros será el documento vigente que los acredite como miembros de la entidad que represente a la F.I.A (Federación Internacional de Automovilismo)

En el caso de Autos y 4x4 los pilotos deben ser identificados como 1er. Piloto y copiloto. La tripulación completa deberá estar a bordo del vehículo durante toda la duración de una válida del Rally.

Cualquier comportamiento antideportivo o fraudulento realizado por un competidor o cualquier miembro de una tripulación, será juzgado por las autoridades Deportivas del evento y/o las contempladas por el RDN, el cual impondrá penas acorde con las tablas aplicables dentro de los reglamentos que rigen el presente.

ARTICULO N° 171 INSCRIPCIONES

Cualquier persona que desee tomar parte en un Rally Cross Country, debe poseer licencia vigente de la F.C.A.D.

Debe diligenciar su inscripción ante el Club organizador con el formato establecido para tal fin.

El formato deberá estar firmado por los miembros de la tripulación, con ese hecho aceptan que se encuentran de acuerdo con todos los reglamentos de la competencia y que además compiten por su propia cuenta y riesgo. No se aceptarán adendas al formato de inscripción.

El cambio de uno de los miembros de la tripulación, solo será aprobado cuando este se presente en el momento de las verificaciones administrativas y estará sujeto a la aprobación de la F.C.A.D.

Cualquier persona responsable mayor de dieciocho (18) años es elegible para ser piloto, siempre y cuando tenga licencia de la F.C.A.D., podrán participar solamente como navegantes los mayores de dieciséis (16) años con el respectivo permiso de sus padres, tutores o curadores legales y licencia de la F.C.A.D.

Los organizadores se reservan el derecho de rechazar la inscripción de algún participante o miembro de una tripulación, sin la necesidad de dar explicaciones por tal rechazo.

No habrá retorno de dinero una vez se inicie la competencia.

ARTICULO Nº 172 CANCELACIÓN Y APLAZAMIENTO DEL EVENTO

Si por cualquier razón, un Rally se cancela o se detiene antes de cumplir el 25% del recorrido total previsto para el primer competidor, sea por permisos de las rutas, o aval de federaciones, o existencia de problemas políticos o casos de fuerza mayor, el dinero de las inscripciones se regresará a los competidores y en caso aplazamiento se definirá la fecha más conveniente que en todo caso no será en un lapso superior a 90 días contados desde la fecha original.

En caso de no poder hacer el evento en esos plazos el dinero recibido será regresado a los competidores a los 60 días de la fecha inicial de partida del Rally.

ARTICULO Nº 173

Se debe contar con al menos dos carros "0" deben pasar por el tramo especial antes del primer competidor. Estos deben ser conducidos por personal experto.

ARTICULO Nº 174 MARQUILLAS E IDENTIFICACION

El Comité Organizador deberá suministrar a cada competidor las calcomanías oficiales y tres números de identificación que se deberán ubicar en las puertas y en el techo del vehículo.

Los números de vehículo suministrados deberán aparecer legibles en ambos lados del vehículo y en el techo todo el tiempo de la competencia.

En cualquier tiempo durante la competencia, la ausencia de alguno de los números, incurrirá en una multa del 20% del valor de la inscripción de la competencia.

Los nombres del primer piloto y su copiloto y la bandera de su nacionalidad con una altura mínima de cinco (5) cm. deben aparecer en ambos costados del vehículo.

Todos los grupos ya sean asistencia o competidores deberán portar las manillas de identificación, para ser atendidos por las autoridades del Rally o para recibir algún servicio o atención logística durante el mismo.

ARTICULO Nº 175 ORDEN DE SALIDA

La organización de una prueba súper especial es opcional. Si una es incluida en el Rally, tomará lugar antes de que comience la primera etapa, y todos los competidores tomaran parte. Una sola prueba súper especial podrá ser incluida y definirá el orden para la siguiente sección. Se correrá en el formato de una sección especial y tendrá un recorrido mínimo de dos (2) Km un máximo de veinte (20) km. El reglamento particular debe especificar cuándo es permitido el reconocimiento de la prueba súper especial y en qué forma.

El orden de la salida para la súper especial estará a discreción del Director de Competencia.

ARTICULO N° 176

En caso de no realizarse la prueba súper especial, el orden de salida se definirá por el orden del campeonato. Las demás posiciones estarán a discreción del Director de Competencia.

ARTICULO N° 177 LIBRO DE RUTA

Cada Tripulación deberá recibir un Libro de Ruta indicando la ruta oficial y los Puestos de Control Obligatorios, por donde deberán pasar los competidores, so pena de ser penalizados. Este libro se entregará o se dará a conocer con un tiempo de anticipación que estará estipulado en el reglamento particular del evento.

Es mandatorio utilizar la ruta definida para el Rally, la organización no se hará responsable en caso que una tripulación tome un camino diferente al de la ruta, pues no podrá garantizar la seguridad de la tripulación infractora en rutas públicas o privadas distintas a las oficiales del Rally.

ARTICULO N° 178 TRÁFICO

A través del Rally, las tripulaciones deberán observar las normas de tránsito en todas las carreteras durante los enlaces y durante las competencias.

Está totalmente prohibido so pena de exclusión:

- a. Transportar los vehículos en cama Baja o cualquier otro medio de remolque, o ser remolcados en tramos cronometrados.
- b. Bloquear deliberadamente el paso de vehículos, o impedirles para que hagan sobrepasos.
- c. El uso de cualquier elemento por fuera de la carrocería. No se permiten palas, bidones, llantas o cualquier otro elemento por fuera de la carrocería.

Excepción: Se permite en anclaje original de la llanta de repuesto de los vehículos inscritos en la categoría T2.

Nota: El cinturón de seguridad será obligatorio todo el tiempo durante el Rally al igual que el casco so pena de exclusión inmediata.

ARTICULO N° 179 CONDUCTA DE MANEJO

Todo competidor que sea alcanzado por otro, deberá hacer todo lo posible para darle paso. Igualmente cualquier competidor que esté haciendo un sobre paso, deberá utilizar la bocina, para avisar al vehículo que va a ser sobrepasado y evitarle cualquier peligro durante la maniobra.

ARTICULO N° 180 MANEJANDO EN POBLACIONES

Todos los competidores deben respetar el límite de velocidad de 40 Km en todas las poblaciones así estén o no marcadas en la hoja de ruta, esto es para proteger la vida de los pobladores que no están acostumbrados a ver vehículos a altas velocidades. La velocidad será monitoreada a través del track del GPS que deberá entregar cada competidor al finalizar la etapa. Se aplicarán las penalizaciones previstas en el presente reglamento.

No se aceptarán protestas por la ausencia de avisos que existan o no advirtiendo el control de la velocidad en los caminos y poblaciones.

En las poblaciones la velocidad máxima será de 40 Km/h. Toda velocidad excediendo este límite, será sancionada con un minuto de penalización por cada kilómetro de exceso.

ARTICULO Nº 181 PROCEDIMIENTO EN CASO DE ACCIDENTE

La tripulación que sufiere un accidente o un percance deberá mostrar el letrero adjunto al libro de ruta (SOS u OK) según el caso que corresponda. Si la tripulación se encuentra impedida para mostrar las señales, el primer vehículo que venga de tras deberá detenerse y prestar el auxilio correspondiente. Debe quedarse hasta que llegue la asistencia médica.

Se entiende que en trayectos largos la ayuda puede tomar tiempo en llegar por lo que se pide que los competidores estén avisando además en los puestos de control sobre cualquier accidente en el puesto de Control más cercano a fin de avisar a los encargados de atender la emergencia en el menor tiempo posible.

Es considerada una práctica normal, que para un competidor que pare en la escena de un accidente hasta el arribo de la asistencia médica. El tiempo que dure prestando la asistencia será descontado del tiempo final de competencia revisando el GPS del competidor que haya parado a auxiliar, se podrá compensar el tiempo dedicado a esta labor, con la aprobación del Comisario Deportivo de competencia.

ARTICULO Nº 182 AUTONOMÍA DE COMBUSTIBLE

Combustible: No existe ninguna restricción por el tipo de combustible que se quiera utilizar. El combustible se consigue en la mayoría de las poblaciones que se recorren pero en las cantidades y calidades que se puedan requerir, en el libro de ruta estarán marcadas todas las estaciones de servicio disponibles en la vía y aun cuando estén incluso fuera de la ruta en lugares apartados hasta en un rango de 10 Kms de desvío, para casos de emergencia. Los tanques de reserva deberán atender los requerimientos técnicos estipulados por la F.I.A. Está prohibido el transporte de bidones plásticos dentro o fuera del vehículo.

ARTICULO Nº 183 ETAPAS DE NAVEGACIÓN

Durante la competencia se tienen unas etapas en las que la Navegación será esencial para cumplir satisfactoriamente el recorrido, debido a las diferentes alternativas de trochas y caminos que en el desierto, las sabanas y en el campo traviesa se presentan y no todas las alternativas conducen al mismo lugar, por tanto es importante tener siempre disponible el GPS, con baterías suficientes para el tiempo que se requiere en cada etapa, lo cual será responsabilidad de cada equipo.

ARTICULO Nº 184 RECORRIDO Y PUNTAJE APLICADO

Los vehículos obtendrán el puntaje siempre y cuando cumpla con el 100% de la competencia. Esto se verificará con el GPS y el Track recorrido.

ARTICULO Nº 185 ASISTENCIA

Reparaciones y retanqueo de combustible y fluidos son libremente permitidos a través de todo el Rally, a excepción de aquellos casos expresamente prohibidos, suministrados en reglamentos particulares. La asistencia vía aérea no es permitida entre la salida y la meta de una etapa, so pena de exclusión inmediata.

Remolcar o empujar un vehículo es permitido entre competidores que permanecen en la competencia, con excepción de las zonas que están bajo parque cerrado y en aquellos casos expresamente prohibidos, suministrados en reglamentos particulares. Por remolcar y/o empujar el vehículo a excepción de que esté se encuentre enterrado en la arena o en el barro o sin razón mecánica, se aplicarán las siguientes penalizaciones:

- a. Puesto de Control: 5 minutos
- b. Salida/Meta: 10 minutos
- c. En un camino: 30 minutos

ARTICULO N° 186 ASISTENCIA AUTORIZADA

Solo aquellos vehículos inscritos en la competencia como asistencia y/o turismo serán autorizados para prestar la asistencia, con equipos dentro de los límites de peso que tengan las autoridades Colombianas para operar en las carreteras. Toda infracción a esta norma derivará en penalizaciones hasta llegar a la exclusión.

ARTICULO N° 187 ASISTENCIA PROHIBIDA

De acuerdo con el reglamento, los vehículos que no estén inscritos debidamente y autorizados por el Rally como asistencia, no podrán prestar dicho servicio.

Los siguientes puntos serán prohibidos para brindar asistencia:

- a. El transporte de piezas o personal de asistencia en un vehículo que no esté debidamente registrado por la organización.
- b. El almacenamiento, envío aéreo o paracaídas, de repuestos, piezas o herramientas, en cualquier lugar de la ruta.
- c. Asistencia en Parque Cerrado,
- d. La presencia de cualquier medio de transporte siguiendo la ruta, antes y /o durante el Rally.
- e. Se prohíbe el transporte de gasolina que este por fuera del tanque.

Las faltas a los puntos anteriores ocasionarán la exclusión del Rally.

ARTICULO N° 188 BIVOUACS O CAMPAMENTOS

Bivouacs son áreas a las cuales está autorizado el ingreso solamente al personal acreditado por la organización. Los Bivouacs o campamentos están definidos por un círculo imaginario común radio aproximado de 500 metros, en el centro del cual estará la zona de servicios generales. Cualquier persona que maneje a una velocidad superior de 40 km/h dentro del Bivouac podrá ser penalizada por la organización.

ARTICULO N° 189 SEGUROS

Es responsabilidad de la Organización contar con un seguro todo riesgo que cubra costos médicos y responsabilidad civil contra terceros.

Cada competidor será responsable de su seguro, obligatorio, de accidente, de responsabilidad civil ante terceros o cualquier cobertura. La F.C.A.D. no será responsable por ningún riesgo relacionado con el tema del Rally.

Para tomar la partida se exigirán los seguros SOAT de cada vehículo participante vigentes hasta el final del Rally.

El organizador deberá disponer de al menos un paramédico en el vehículo escoba para prestar el servicio de primeros auxilios y ambulancia a disposición de todos los

competidores, y del personal de asistencia, para que sean atendidos en caso de accidente. Se prestarán los primeros auxilios y la asistencia hasta dirigirlos a un Hospital, Se exigirá el carné del POS vigente en el momento de las verificaciones administrativas.

ARTICULO Nº 190 PUBLICIDAD E IDENTIFICACION

Los Competidores están autorizados a fijar cualquier clase de publicidad, siempre que se cumpla con lo estipulado en el R.D.N. y además lo siguiente:

- a. Esté autorizado por la ley Colombiana.
- b. Que no intente ser ofensiva.
- c. Que no interfiera con los espacios reservados para los patrocinadores del Rally definidos abajo, incluidos los números cintilla del vidrio panorámico y el techo.
- d. Que no interfiera la visión de la tripulación a través de los vidrios.

Los lugares reservados por la Organización, para ubicar la publicidad principal del evento serán definidos en el Reglamento del Campeonato o en los reglamentos particulares.

ARTICULO Nº 191 TARJETA DE TIEMPOS

La tarjeta definida para los sellos en los puestos de control, en orden cronológico, de los diferentes puestos de control de acuerdo con el itinerario.

A la salida de cada etapa, las tripulaciones deben recibir una tarjeta de tiempo, en la cual aparecerá el máximo tiempo permitido, para cubrir cada tramo en cada sección. Esta tarjeta de tiempo debe ser presentada en cada paso por un puesto de control para que se registre los sellos y al final de la etapa se debe entregar y al comienzo de cada etapa se entregará la siguiente. Cada tripulación será responsable por su tarjeta.

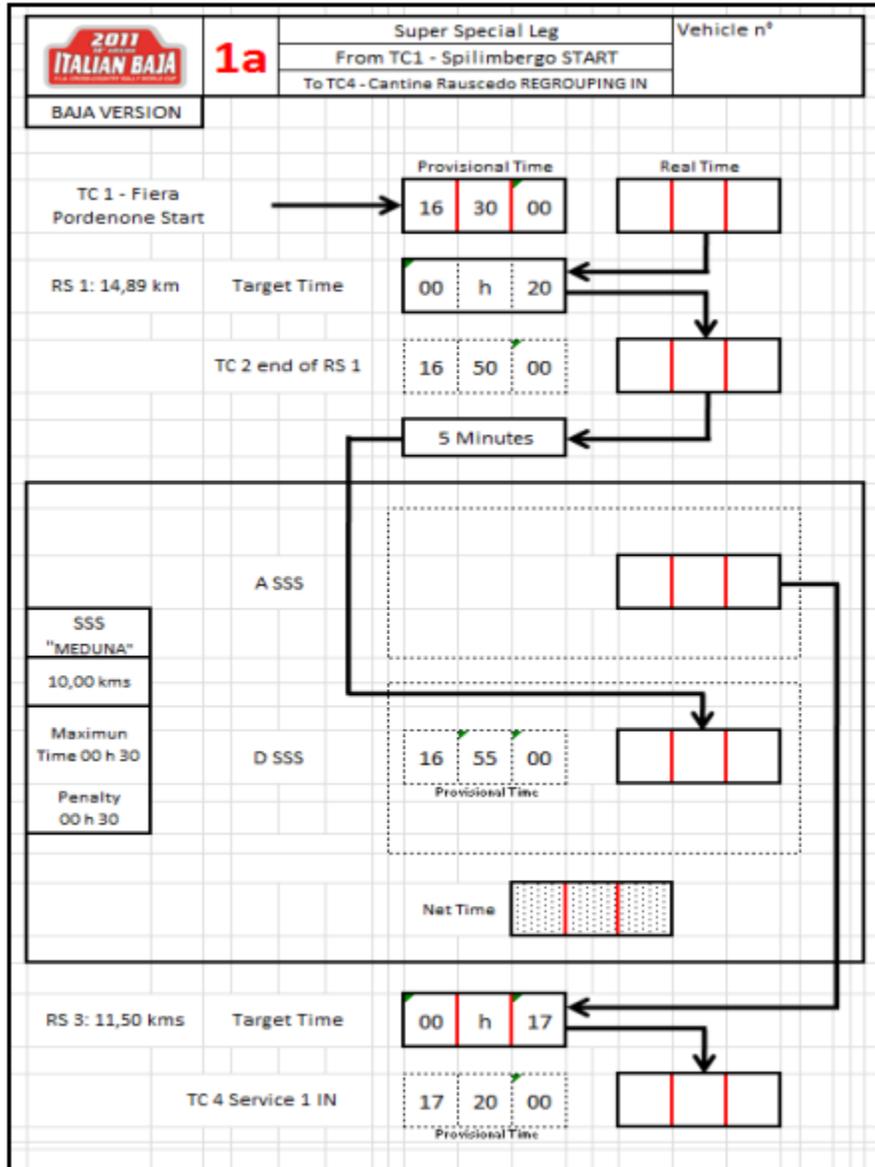
Cualquier corrección o enmienda en una tarjeta, resultará en la exclusión del competidor, a menos que la corrección sea aceptada por la organización por escrito.

Los jueces son los únicos responsables de poner sellos en las tarjetas de tiempo de acuerdo con la asignación de su puesto de control.

La ausencia de un sello en un puesto de control causará penalización, que podrá llegar hasta la exclusión.

La pérdida o deterioro de una tarjeta de tiempo causará una multa de 15 minutos, pero en caso de fraude podrá llegar hasta la exclusión.





ARTICULO N° 192 ZONAS DE CONTROL

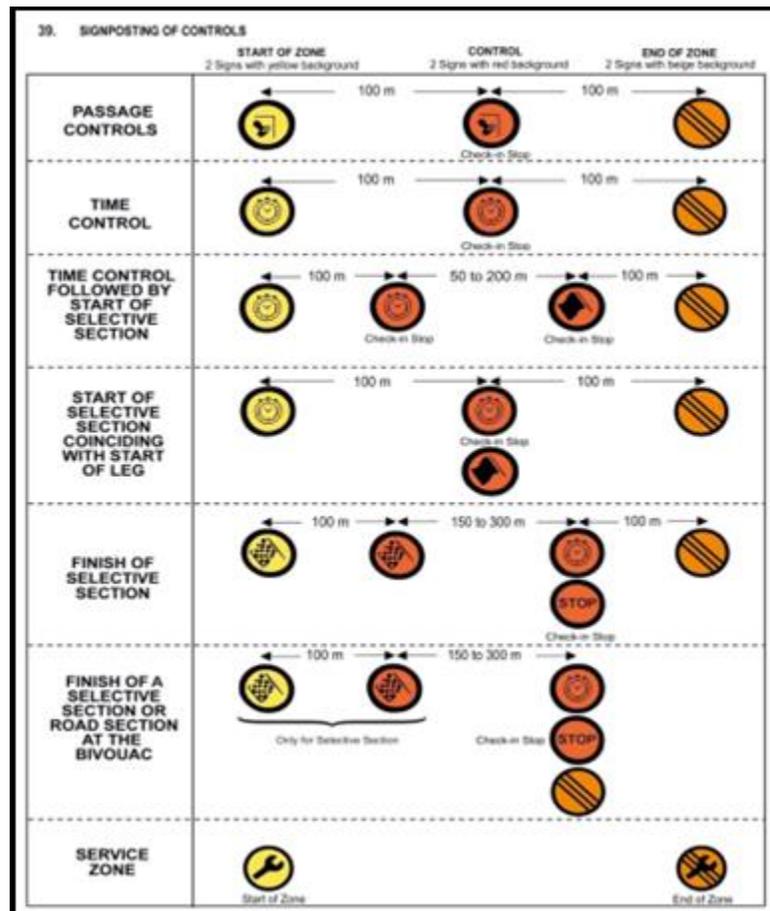
Todos los controles, ejemplo, Control de Tiempos, salida y meta, Puestos de Control serán indicados por unos signos estandarizados como sigue:

- El comienzo del área de control es marcado por un signo de advertencia con un fondo amarillo. A una distancia de aprox. 100 m, la posición del puesto de control es indicada con un aviso con Fondo rojo.
- El final del área de control, aprox. 100 m adelante, es indicada por un aviso final con Fondo Beige con tres rayas transversales.
- Los avisos estarán puestos en el lado en que el tráfico debe fluir.
- El máximo ancho de tal zona no excederá de 50 m. Se recomienda que los límites de este ancho usando doble aviso uno enfrente del otro.
- Toda área de control entre los signos amarillos y beige es considerada como parque cerrado. El tiempo de parada no deberá exceder el tiempo necesario,



para hacer el control de operaciones, salvo que sea un Puesto de empadronamiento del ejército Colombiano, en cuyo caso los competidores deberán aceptar una requisita de control y entregarán su documento de identidad del vehículo y el personal de cada miembro de la tripulación, para ser anotados por el puesto de control militar. Colaborar con las autoridades es no solo un deber patrio sino contribuir con la seguridad de todos.

- Es estrictamente prohibido transitar en sentido contrario al que está previsto en la hoja de ruta o re-entrar una vez que ya se le ha hecho el control respectivo a un competidor:
- Los puestos de control deben funcionar desde 30 minutos antes de la hora ideal de llegada del primer vehículo hasta que lleguen la totalidad de participantes o pasen 30 minutos después de la hora ideal de llegada del último vehículo. En caso de una eventualidad que retrase el rally, las autoridades de competencia definirán la nueva hora de cierre de puestos de control.
- Las tripulaciones deberán obedecer las órdenes de los jueces a cargo de los puestos de control, quienes entregarán informes en caso de irrespeto a la autoridad y se aplicarán las sanciones correspondientes.
- En caso que un vehículo no pueda salir de la zona de control por sus propios medios, cualquier ayuda externa, causará una penalidad.



ARTICULO N° 193 CONTROLES DE TIEMPO

- En los lugares de Control de Tiempo, los controladores, indicarán en la Tarjeta de Tiempos, la hora, que corresponda al momento exacto en que alguno de los miembros de la tripulación entregue la Tarjeta. El registro se hará solamente si el vehículo se encuentra en el lugar de Control de Tiempo.
- El proceso de chequeo, se inicia a partir del momento en que el vehículo pasa la entrada en los signos que demarcan la zona de Control de tiempo.
- Es prohibido que la tripulación pare o conduzca exageradamente despacio entre el primer signo de inicio de zona de Control de Tiempo y el aviso de Pare para el control de tiempo.
- Para los tramos cronometrados, los tiempos serán tomados hasta un máximo de segundos, a excepción de los prólogos que serán tomados a décimas de segundo.
- En los Controles de tiempo las tripulaciones estarán autorizadas a hacer chequeo antes de la hora máxima ideal, sin ninguna penalización.
- Cuando la Zona de Control de Tiempo incluya un puesto de control estos estarán en una sola zona de control, y estarán ubicados y demarcados por la misma área que tendrá la siguiente identificación:
 - a. Un aviso con fondo amarillo con un reloj (Inicio de zona),
 - b. Un aviso con fondo rojo con un reloj (Puesto de Control de Tiempo) después de 100 metros aproximadamente del anterior,
 - c. Un aviso con fondo rojo con Bandera (Salida de tramo cronometrado) a una distancia entre 50 a 200 metros,
 - d. Finalmente, terminación de la zona de control (3 líneas transversales negras sobre Fondo beige) 100 metros más adelante.
- Si la Salida de un tramo cronometrado coincide con la salida de una etapa, el tiempo de salida será el mismo de la Etapa.
- En la meta de cada tramo cronometrado, el punto de parada estará señalado con un Control de Tiempo así:
 - a. Aviso fondo amarillo con Reloj,
 - b. Aviso con fondo rojo y el signo Pare,
 - c. Aviso de fondo beige con 3 líneas negras transversales.

ARTICULO N° 194 HORA IDEAL Y MAXIMO TIEMPO PERMITIDO

- **Tramos de Enlace:** Es aquel recorrido necesario que se hace desde la terminación de un tramo hasta el inicio de otro tramo dentro de una etapa. Por cada minuto que se llegue tarde al inicio de la prueba cronometrada o especial, se penalizará con un minuto por cada minuto o fracción.
- **Tramos Cronometrado o Especial:** Los tramos cronometrados o especiales, se corren en tiempo real con un máximo de tiempo permitido. Cuando el máximo tiempo permitido sea excedido, se aplicará una sanción de 45 minutos.
- **Categoría T2 Nacional – Velocidad Controlada:** Se dará una velocidad máxima en cada tramo según la legislación Colombiana para tal fin, será penalizado en 1 minuto por cada kilómetro que exceda del límite establecido.

Tiempo:

La Hora ideal y la velocidad máxima permitida serán dadas en el reglamento particular. La Modificación del Tiempo Máximo Permitido será estipulada en el reglamento particular y el Director con visto bueno del Comisario Deportivo, podrá modificarlo.

Exceder el Máximo Tiempo Permitido: Todo competidor que arribe a la meta después que el puesto de control esté cerrado, podrá salir a la siguiente etapa con una penalización de dos horas adicional al cierre de meta.

ARTICULO N° 195 PUESTOS DE CONTROL Y WAY POINTS DE RUTA

Con el fin de chequear que las tripulaciones están respetando el itinerario del Libro de Ruta, las tripulaciones deben contar con un GPS que tenga habilitada la grabación de tracks cada 200 metros como máximo. Al finalizar cada etapa los competidores deberán entregar el GPS a los Comisarios Deportivos quienes verificarán el recorrido realizado imponiendo las penalizaciones a que haya lugar.

El track del GPS será el único medio admitido para verificar el cumplimiento de la ruta por parte de un competidor. La ausencia del track se considera como no recorrido por parte de un competidor. Los Puestos de Control, serán necesariamente ubicados y numerados en el Libro de Ruta. Cada Puesto de Control tendrá coordenadas para GPS y ubicación en el Libro de Ruta.

Los puestos de Control serán identificados utilizando las siguientes convenciones:

Aviso con fondo amarillo con un sello (inicio de zona), Después de aprox. 100 m, aviso con fondo rojo común sello (Puesto de Control Parada para sello). El organizador se reserva la posibilidad de variara el número de puestos de Control por etapa.

ARTICULO N° 196 HORA DE CIERRE DE PUESTOS DE CONTROL

La hora de cierre para los puestos de control será definida teniendo en cuenta lo siguiente:

- a. La distancia recorrida en el Tramo
- b. El tiempo promedio del Tramo cronometrado y el tiempo máximo permitido;
- c. El Tiempo ideal del último competidor y 30 minutos más.
- d. Esta hora de cierre será indicada en la información del Libro de Ruta y en la revisión administrativa y técnica.

ARTICULO N° 197 SANCIONES

La penalización por no llegar a un Puesto de Control (sello) será de una hora.

Omisión de un Way Point de Ruta. Un competidor que omita un Way Point de Ruta porque no tenga en correcto funcionamiento el GPS o porque accidentalmente lo ha omitido, tendrá una penalización de 30 minutos, lo cual se verificará con su track en el GPS y se aceptará el paso por un Way Point no Urbano en un radio máximo de 200 mts. Los Tracks de los GPS se guardarán como archivo electrónico y estarán disponibles para que cualquier otro competidor los pueda consultar una vez se cierre la carrera y no se encuentren casos en investigación.

Omisión de un Way Point Urbano. Un competidor que omita un Way Point Urbano, tendrá una penalización de 30 minutos, lo cual se verificará con su track en el GPS y se aceptará el paso por un Way Point Urbano en un radio máximo de 150 mts. Cualquier situación especial será atendida por el Comisario Deportivo.

ARTICULO N° 198 TRAMOS CRONOMETRADOS O ESPECIALES

Velocidad en tiempo real. Son tramos en los cuales se tomará el tiempo a partir de una Salida y hasta llegar a un puesto de Control Meta en que finalice el tramo cronometrado, se tomará el tiempo que tome cada vehículo separadamente. Para la categoría T2 Nacional se tomará el tiempo y se verificará que no tenga violaciones a la máxima velocidad permitida, pues se aplicará un (1) minuto de penalización por cada kilómetro que exceda la velocidad máxima permitida.

Durante el tramo cronometrado o especial, todos los miembros de la tripulación, deberán tener ajustados sus cinturones y usando los cascos homologados por la F.C.A.D. So pena de exclusión del Rally.

Se encuentra totalmente prohibido manejar en sentido opuesto en los tramos cronometrados o especiales, so pena de sanciones que pueden ir hasta la exclusión.

A la Salida de los tramos cronometrados, el juez de salida anotara el tiempo de salida del vehículo con hora y minuto y comenzará el conteo regresivo mencionando 30" - 15" - 10" y los últimos 5 segundos uno a uno. Cuando se terminen los últimos 5 segundos se hará la seña para que el vehículo arranque de inmediato. Se podrá imponer una sanción de dos minutos a una tripulación que demore más de 20 segundos en arrancar. La salida de un tramo cronometrado podrá ser retardada por fuerza mayor y el director de competencia es quien toma la decisión.

Una salida robada será aquella en que el vehículo inicie antes que se termine el conteo del tiempo y será penalizada con un minuto.

Los Tramos Cronometrados o Especiales finalizarán en metas que tendrán la siguiente identificación:

- a. Una bandera ajedrezada en un aviso con fondo amarillo (inicio de zona),
- b. Después de aprox. 100 m, aviso de bandera ajedrezada con Fondo Rojo,
- c. A una distancia de 150 - 300 m, 2 avisos de fondo rojo uno frente a otro (reloj y pare),
- d. Finalmente, 100 m adelante, aviso de fondo beige con 3 líneas negras transversales.

Es prohibido parar entre los signos amarillos y el pare, so pena de exclusión.

El tiempo con la hora de llegada se entregará impreso o escrito en la tarjeta.

A una distancia de 150 a 300 m después de la meta, la tripulación deberá reportar su tiempo enfrente a un aviso de fondo rojo con un reloj al Juez que se encargará de anotar el tiempo que además será el mismo tiempo de inicio del enlace. En caso que varios competidores lleguen de manera simultánea, el tiempo de inicio del enlace debe ser dado cada 30 segundos. En caso que un competidor no se detenga se aplicará la sanción de 15 minutos.

INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Cuando se esté corriendo un tramo especial y sea necesario interrumpirlo antes que pase la última tripulación, sin importar la razón. Se le asignará el tiempo del último vehículo que paso antes de la novedad.

En casos excepcionales el Director o el Delegado de la Federación podrá interrumpir un tramo por razones de seguridad y los competidores podrán continuar hacia el tramo señalado, una vez las condiciones de seguridad lo permitan y la clasificación solo tendrá en cuenta aquellos tramos cronometrados que no hayan sido interrumpidos.

SEGURIDAD

Los tramos cronometrados tienen lugar en caminos abiertos que no pueden ser controlados 100% por la autoridades debido a que es campo traviesa, se debe respetar a todos los usuarios de los caminos, especialmente tener cuidado con campesinos, animales, tales como ganado vacuno, perros, caballos, burros y animales silvestres que pueden aparecer de manera espontánea.

ARTICULO Nº 199 REAGRUPAR

Se detiene la agenda por cuenta del organizador, para revisar los tiempos teóricos, para reagrupar las tripulaciones que aún estén en competencia. El tiempo de detenimiento puede variara de acuerdo con las tripulaciones.

El propósito de reagrupar es para reducir los intervalos que puedan ocurrir entre tripulaciones por llegar muy tarde y/o por retiros. Los vehículos deberán ir a parque cerrado y el orden de salida será el mismo del orden de llegada.

ARTICULO Nº 200 SEÑALIZACION DE LOS PUESTOS DE CONTROL

El diámetro mínimo de los paneles será de 70 cms. La letra será negra. Los paneles siempre serán ubicados del mismo lado en toda la ruta del Rally.

ARTICULO Nº 201 PARQUE CERRADO

Zona en la que no se permiten intervenciones o reparaciones, con excepción de las expresamente autorizadas por el reglamento particular.

Los vehículos estarán sujetos a Parque Cerrado desde el momento en que entren a una zona de salida, una zona de reagrupar o al finalizar una etapa; Desde el momento en que entran a una zona de Control hasta que la pasan; Desde el momento en que se finaliza el Rally y hasta el momento en que se termina el tiempo para hacer una protesta o demanda.

Toda infracción a las normas de Parque Cerrado, acarrearán la exclusión del competidor.

Antes de la salida de un parque o a la salida de una Etapa, si los jueces del Rally notan que un vehículo no puede operar normalmente, deben notificar al director de competencia, quien puede autorizar la reparación. En tal caso el tiempo que dure la reparación será adicionado al tiempo de retraso en un enlace. Para prevenir una tripulación que recupere tiempo en un enlace se le otorgará una nueva hora ideal. Cualquier tripulación que llegué a la salida de una etapa más de 30 minutos tarde será excluida del Rally.

Tan pronto como estacionen el vehículo en el parque cerrado, las tripulaciones deben abandonar el lugar inmediatamente y ningún miembro de la tripulación será autorizado para reingresar.

Con el fin de sacar el vehículo del Parque Cerrado a la salida, las tripulaciones serán autorizadas a retirar el vehículo 10 minutos antes de su hora de salida.

Dentro del Parque Cerrado el vehículo puede ser iniciado con otra batería externa, que no podrá ser llevada a bordo del vehículo.

ARTICULO Nº 202 ZONAS DE CONTROL

Todas las zonas de control son en efecto parque cerrado y funcionan como tal. Toda tripulación con un problema mecánico en una zona de control, debe mover el vehículo sin ayuda por sus propios medios o se aplicarán sanciones.

ARTICULO Nº 203 REGISTRO ADMINISTRATIVO Y REVISION TECNICA

Todas las tripulaciones que participen en el Rally deberán llegar a la revisión técnica de acuerdo con el horario en que son citadas, con todos sus miembros de la tripulación y el vehículo de acuerdo con las especificaciones y su hoja de inscripción debidamente diligenciada.

Toda tripulación que llegue tarde a la revisión administrativa y técnica, no será aceptada para participar, salvo los casos de fuerza mayor comprobada.

Solo aquellas tripulaciones que han pasado por todos los chequeos administrativos, estarán autorizadas para pasar con el vehículo a la revisión técnica.

En caso que un vehículo No cumpla con algún estándar se le dará un tiempo límite para cumplir con las normas de la F.C.A.D.

Un chequeo adicional se puede dar en cualquier momento del Rally tanto al vehículo como a la tripulación.

En todo momento el competidor es responsable por cumplir con las normas que se exigen para su vehículo y la tripulación. El hecho de presentar el vehículo para revisión, es considerado que está de conformidad y el competidor asume la responsabilidad sobre su estado real.

ARTICULO Nº 204 REVISIÓN TÉCNICA

La presencia de por los menos un miembro de la tripulación es obligatoria. Adicionalmente cada vehículo deberá presentar un GPS oficial y uno de respaldo los cuales serán registrados y sellados por el Comisario Técnico.

ARTICULO Nº 205 ADMINISTRACIÓN

Cada Miembro de la tripulación deberá presentar los siguientes ítems al chequeo administrativo (Los documentos deben ser originales y válidos a la presentación y por el tiempo del Rally):

- a. Cédula de Ciudadanía o Pasaporte (Extranjeros).
- b. POS: La credencial del Plan Obligatorio de Salud y el recibo de pago.
- c. Licencia de la Federación Colombiana de Automovilismo o de la Institución que en el país de origen expida la licencia de F.I.A.
- d. Licencia de Conducir:
- e. En caso de menores de edad debe tener el permiso de los padres o tutores.
- f. Las tripulaciones extranjeras deben presentar un seguro medico vigente que cubra cualquier eventualidad o riesgo.

Cada Vehículo Auto debe presentar los siguientes elementos:

- a. Tarjeta de propiedad (Licencia de Transito) y autorización del propietario en caso que el vehículo esté a nombre de una persona distinta a la que conduce.
- b. Certificado de Gases si se requiere debido al modelo.
- c. SOAT vigente hasta la finalización del Rally.

ARTICULO N° 206 RECLAMACIONES – REPOSICIONES Y APELACIONES

Todas las reclamaciones o apelaciones se deberán realizar de acuerdo con el RDN y los montos serán especificados en el reglamento particular de cada válida. Estas reclamaciones o apelaciones deberán ser dirigidas al Colegio de Comisarios nombrado para esa competencia.

En caso que la reconstrucción de algún hecho parte de la reclamación, requiera de gastos para su análisis, todos los gastos serán pagados directamente por el titular de la reclamación.

Los competidores podrán reponer dentro de los veinte (20) minutos siguientes a la notificación de la decisión ante el Colegio de Comisarios de conformidad con el RDN.

Los competidores podrán apelar ante los tribunales de la F.C.A.D. y se harán de acuerdo con el RDN.

ARTICULO N° 207 CLASIFICACIONES

El colegio de Comisarios es responsable de la verificación de los tiempos y tracks de cada ruta entregados por el personal de cronometraje, quienes son los responsables de elaborar la respectiva liquidación. Las penalizaciones y sanciones, serán expresadas en tiempo con horas minutos y segundos así como en dinero cuando haya lugar.

La tripulación con el menor tiempo total en los acumulados será proclamado el ganador en cada categoría.

En caso empate la tripulación con el mejor tiempo en la primera especial será el ganador.

Si esto no fuese suficiente para determinar el ganador se tomarán los tiempos de la segunda, tercera y cada etapa respectivamente.

De igual forma se hará para determinar el ganador de una Etapa, se irá a cada una de los tramos cronometrados o especiales para ver los mejores tiempos.

ARTICULO N° 208 RESULTADOS

Los resultados no oficiales serán publicados todas las tardes en el Bivouac o campamento, en el Tablero Oficial dos horas después de cerrada oficialmente la meta. Se volverán definitivos treinta (30) minutos después de la publicación de resultados.

ARTICULO N° 209 SANCIONES

Las sanciones serán indicadas en la tabla que forma parte del Código Disciplinario que forma parte del R.D.N. Cualquier penalización que se imponga deberá ser impuesta por los Comisarios Deportivos nombrados para la Competencia.

ARTICULO N° 210 SEGURIDAD

Equipo de Supervivencia

Por razones de seguridad los competidores deben llevar consigo el siguiente equipo:

- 1 Encendedor
- 1 espejo para hacer señales
- Una reserva de 3 litros de agua por miembro de la tripulación.
- 1 Sleeping Bag
- 1 Navaja o Cuchillo
- 1 Pito con perfecto estado.

- 1 Linterna con pilas nuevas.
- 1 Teléfono Celular con cargador para vehículo

ARTICULO Nº 211 APERTURA Y CIERRE DE PISTA

Para la apertura de la ruta la organización dispondrá de dos vehículos, un opening car de la organización marcado con doble cero “00” y un segundo vehículo marcado como “autoridad Deportiva” en donde ira un observador y/o Comisario Deportivo de la F.C.A.D., los cuales serán lanzados con 24 horas de anticipación a la hora de salida. Las responsabilidades del opening car son: Enmendar notas, distancias o dibujos del libro de ruta; adicionar o borrar puntos del GPS; colocar señales de alerta o marcas; modificar el itinerario si es necesario (debido a riesgos para los competidores o condiciones climáticas); modificar el horario por razones de seguridad; cancelar una o más secciones selectivas o tramos. Después de cada evento el delegado deberá elaborar un informe el cual deberá ser enviado al director de competencia y a la F.C.A.D. El conductor del opening car debe tener experiencia en Rallies y no tener ningún tipo de relación con la organización.

El objetivo de lanzar estos vehículos es garantizar la seguridad en todo el recorrido.

Un vehículo de la organización debidamente identificado será el encargado de cerrar la ruta del Rally y estará pendiente de cualquiera que pueda necesitar ayuda. Este vehículo estará autorizado para remolcar vehículos, que puedan estar en problemas.

En secciones en que el desierto o la sabana sean muy abiertos, no se podrá garantizar que el vehículo pase exactamente por la ubicación de los competidores, por eso los competidores deben utilizar su equipo de supervivencia para indicar su posición y llamar la atención.

El vehículo podrá remolcar a aquellos vehículos que sean remolcables y las personas, pero aquellos vehículos que no sean remolcables, serán marcados con un GPS, como referencia para su posterior rescate.

Las tripulaciones que rehúsen a subirse en el vehículo « barredor » firmarán un papel en el que ratifiquen sus condiciones y asumirán su responsabilidad sobre las consecuencias.

ACCESORIOS Y NAVEGACION

ARTICULO Nº 212 RADIOS

Se podrá hacer uso de radios de 11 metros y de 2 metros para comunicación con tripulaciones y con la organización en el Briefing se darán las frecuencias que estarán operativas durante el Rally.

ARTICULO Nº 213 NAVEGACIÓN

La Navegación con G.P.S. es obligatoria para la seguridad de los competidores y facilitar el juzgamiento, no obstante el Libro de Ruta que se entrega tiene todos los detalles, en las sabanas y desiertos es muy fácil encontrar diferentes alternativas con huellas y no siempre llegan al mismo lugar, en muchas ocasiones no hay puntos de referencia de fácil ubicación y el riesgo de perderse varios kilómetros es grande, razón por la cual el GPS es indispensable para los competidores.

Es igualmente indispensable tener un odómetro en correcto funcionamiento y el uso de un equipo Terratrip será altamente aconsejable para corroborar ubicaciones de Hoja de ruta, distancias por la vía y coordenadas de GPS, que siempre se deberán corroborar.

Los GPS de la categoría I deberán marcar máximo cada 200 metros un punto en el Track y cada 10 segundos un punto en el track, en caso que esto no ocurra, podrán ser sancionados hasta la exclusión.

ARTICULO N° 214 EQUIPO PROHIBIDO

- a. Llantas con Spikes o con Cadenas son prohibidas.
- b. No se permite llevar combustible dentro o fuera del habitáculo.
- c. Portátiles, Ipad, tablet y cualquier equipo de computo.

ARTICULO N° 215 LLANTAS

Cada competidor será responsable por llevar sus llantas de repuesto infladas a la presión que recomiende su fabricante. La acción de inflar y desinflar sus llantas será responsabilidad directa de cada competidor.

El organizador no se hará responsable por ningún accidente ocasionado por conducir a baja presión o con sobre-presión en las llantas.



ANEXO “E”

MEDICO

ARTICULO N° 1

Con el fin de resolver las cuestiones que puedan resultar de la aplicación del presente reglamento, la F.C.A.D. deberá disponer de una Comisión Médica Nacional o, en su defecto, de un médico asesor que posea conocimientos suficientes en Medicina dirigida al automovilismo Deportivo.

2.1. Reconocimiento médico anual de aptitud

ARTICULO N° 2

Campo de aplicación del control médico:

El conjunto de exámenes descritos en el presente capítulo Son obligatorios para satisfacer los requisitos médicos requeridos para la expedición de una licencia nacional de piloto, copiloto o navegante de la F.C.A.D., los cuales deberán cumplir con las siguientes condiciones.

- a. El reconocimiento médico deberá haber sido realizado, máximo 3 meses antes de que la solicitud de licencia haya sido presentada.
- b. Debe ser practicado por un Medico que cuente con permiso para ejercer en Colombia. Si fuera necesario, la F.C.A.D puede prever condiciones particulares para dichos profesionales.

ARTICULO N° 3

El reconocimiento consistirá en:

- a. Cuestionario escrito sobre los antecedentes familiares y personales, donde se describan eventos médicos, quirúrgicos, traumatológicos, y la existencia de enfermedades o infecciones concomitantes, sobre la toma eventual de medicamentos.
- b. Examen clínico completo que incluya:
 - Examen de la condición cardiovascular con los soportes para-clínicos
 - Examen de la condición visual
 - Evaluación osteo-muscular
 - Evaluación de la condición psicofísica
- c. Concepto de APTITUD medica expedida por el médico adscrito a la F.C.A.D o según casos especiales por la Comisión médica nacional

ARTICULO N° 4 Exámenes Clínicos Completos

a. Examen de la condición cardiovascular

Este examen se debe realizar cada año, y este establece para todos los casos, perfil lipídico, glicemia y la toma de la tensión arterial.

Adicionalmente, cada 2 años, se deberá realizar para los menores de 45 años, un electrocardiograma de 12 derivaciones leído por especialista y para los mayores de 45 años, un electrocardiograma de esfuerzo. Este examen debe ser realizado por un médico cardiólogo que posea la formación, la experiencia y las competencias médicas específicas que le permitan identificar de forma fiable los síntomas clínicos y los signos asociados a las enfermedades cardiovasculares responsables de una muerte súbita de origen cardíaco relacionado con la realización de esfuerzos.

b. Examen de la condición visual

Para el primer año de expedición de una licencia nacional, después del control de un optómetra o según el caso de un oftalmólogo calificado, debe certificarse lo siguiente:

1. Agudeza visual:
 - Antes o después de corrección, al menos 9/10 en cada ojo u 8/10 en un ojo y 10/10 en el otro.
 - Todo sujeto que tenga una agudeza visual disminuida y no mejorable en un solo ojo, pero teniendo obligatoriamente una visión centro-lateral, corregida o no, igual o superior a 10/10, puede obtener una licencia de piloto con las condiciones siguientes:
 - a. conformidad con los puntos 2, 3 y 4 siguientes.
 - b. estado del fondo de ojo que excluya una retinopatía pigmentaria.
 - c. Toda lesión, antigua o congénita, será estrictamente unilateral.
2. Visión de los colores: normal (método para analizarla: la Tabla de Ishihara o una prueba de detección análoga). En caso de anomalía, recurrir al test de Farnsworth «Panel D15» o a un sistema análogo. En todos los casos, no debe haber riesgo de error en la percepción de los colores de las banderas utilizadas en las competiciones nacionales.
3. Campo de visión estática: de 120° como mínimo; los 20° centrales no deben sufrir ninguna alteración. Debe efectuarse una perimetría.
4. Visión estereoscópica: funcional. En caso de anomalía, recurso a los test de Wirth, de Bagolini (cristales estriados) o a pruebas análogas.
5. Corrección de la visión: se admiten las lentes de contacto, a condición de:
 - a. Que las hayan usado al menos desde hace doce meses y cada día durante un tiempo significativo.
 - b. Que el oftalmólogo las certifique apropiadas para las carreras de automóviles.

En caso de enfermedad ocular aguda que implique una pérdida de la visión o alteraciones del campo visual, se requerirá un periodo mínimo de dos años antes de considerar la posibilidad de realizar otra evaluación oftalmológica al piloto. En este caso, deberán realizarse pruebas oftalmológicas profundas que incluyan estudios del campo visual y de la visión estereoscópica.

También se sugiere efectuar una prueba en tiempo real en circuito, si es posible. Las decisiones deberían tomarse caso por caso.

c. Examen osteo-muscular

Se debe realizar una valoración medica osteo-muscular completo siguiendo el formato para tal fin.

Las siguientes condiciones serán aceptadas para la obtención de una licencia Nacional:

- a. Las amputaciones de los dedos de la mano si la facultad de prensión es satisfactoria (tanto en la mano derecha como en la mano izquierda).
- b. Las prótesis de los miembros, si el resultado funcional es normal o próximo a la normalidad.
- c. Limitación funcional de las grandes articulaciones inferior al 50%.

d. Evaluación de la condición psicofísica en centro de alto rendimiento.

Esta evaluación será realizada por un Centro de Alto Rendimiento quien expedirá una certificación del estado físico y psicológico del piloto y las recomendaciones y seguimiento que debe realizar.

Esta debe ser realizada para la primera licencia y se volverá a hacer cada dos años como control.

ARTICULO N° 4 Restricciones Médicas

Las Restricciones médicas son aquellas enfermedades y discapacidades incompatibles con la práctica del automovilismo. Permiso médico expedido por la Comisión Medica Nacional

Estas restricciones están descritas en dos grupos:

a. Contraindicaciones Absolutas

Son contraindicaciones absolutas:

- Epilepsia, bajo tratamiento o no, con manifestaciones clínicas verificadas durante los 10 últimos años.
- Patología cardiovascular con riesgo de muerte súbita.
- Ceguera monocular manifestada desde hace menos de 5 años.
- Patología psicótica.

Para los casos de ceguera monocular manifestada desde hace más de 5 años, solo la Comisión Médica de la F.C.A.D podrá evaluar una solicitud, sobre la base de los resultados del examen de la vista.

Por otra parte, para cualquier problema relacionado con una de las contraindicaciones antes mencionadas, la Comisión Médica de la F.C.A.D podrá, eventualmente y para cada caso presentado, solicitar la opinión de un comité de expertos.

b. Contraindicaciones Relativas

Son contraindicaciones relativas:

- Todas las limitaciones articulares, las amputaciones, las prótesis que no respondan a los criterios definidos en la valoración osteo-muscular.
- Los principales trastornos sensitivo-motores centrales o periféricos (monoplejía, hemiplejía, paraplejía, etc.).
- Discapacidades o enfermedades que requieren un permiso médico de una entidad aprobada por la F.C.A.D (Comisión Médica o, en su defecto, médico autorizado por la F.C.A.D)
- Diabetes tratada con insulina o sulfamidas hipoglucemiantes con la condición de que se presente a la entidad médica aprobada por la F.C.A.D un documento confidencial acreditativo del control regular del interesado y del tipo de tratamiento que sigue, y que el certificado médico de aptitud lleve la mención «necesita supervisión médica.
- Cualquier estado cardíaco o arterial patológico.
- Toda condición psicológica que pueda provocar trastornos de la conducta y que requiera atención psiquiátrica.
- Cualquier problema de salud que pueda tener consecuencias nefastas durante la práctica del automovilismo.

ARTICULO N° 5 Metodología de evaluación:

Equipo técnico Científico evaluador:

- Entrenador.
- Metodólogo.
- Medicina del Deporte.
- Nutrición.
- Fisioterapia.
- Psicología.
- Desarrollo social.

Datos del Deportista y plan de entrenamiento

NOMBRE	EDAD	CATEGORÍA	ENTRENADOR	MARCA	CLASIFICACIÓN

Hacer breve recuento del macrociclo, mesociclos y microciclos, los objetivos, concentraciones, y competencias.



Descripción de los test físicos-pedagógicos.

ARTICULO N° 6 Control de Etapa

Ejemplo de un control de etapa:

Valoración multidisciplinarias:

- Evaluación de aptitud inicial
- Laboratorio Clínico: Hemograma, Glicemia, Perfil Lipídico, Cito químico de orina.
- Evaluación fisiológica: Evaluación de fuerza manual y lumbar, evaluación del salto para potencia y ergoespirometría en banda para resistencia aeróbica
- Evaluación de flexibilidad y postura
- Evaluación Nutricional: Diagnostico nutricional.
Evaluación antropométrica: composición corporal y biotipo
- Evaluación Psicología: Evaluación de la concentración, atención, personalidad, motivación y mentalidad ganadora.

ARTICULO N° 7 Planes de seguimiento

a. Plan de Psicología

La intervención psicológica con los Deportistas se realiza con la siguiente secuencia de acciones:

- Acercamiento entre psicólogo y deportistas (Rapport).
- Evaluación psico-diagnóstica: (EJEMPLOS)
 - Aplicación de la ficha pisco-deportiva: para recolección de información básica.
 - Realización de entrevista semi-estructurada: bajo el modelo del manual de procedimientos.
 - Aplicación de pruebas básicas: Rasgos psico-deportivos (confianza, motivación, concentración, sensibilidad emocional, imaginación, actitud positiva y reto) a través de la prueba PAR P1, prueba de Ansiedad Estado (STAI) y el Perfil de Estados Emocionales (tensión, depresión, hostilidad, vigor, fatiga, confusión) a través de la prueba POMS, concentración a través de la prueba Toulouse-Pieron.
 - Pruebas de laboratorio psicomotriz: Se evalúa la precisión en juicios preceptuales de profundidad.
- Intervención psicológica del entrenamiento.

b. Plan de Fisioterapia

Fisioprofilaxis post-entrenamiento



c. Plan Nutricional

Se plantea al deportista diferentes objetivos específicos basados en la evaluación y el diagnóstico inicial. Las actividades a realizar son:

- Estado nutricional: diagnóstico a través de parámetros clínicos, bioquímicos, antropométricos, dietarios y funcionales.
- Composición corporal: a través de la toma de mediciones antropométricas y su posterior análisis con relación a componentes corporales, somatotipo e índices (AKS, índice córmico).
- Requerimientos de calorías y nutrientes.
- Intervención Nutricional: Plan el cual incluye la formulación de un plan dietario específico y la elaboración de las recomendaciones y/o lista de intercambios, según necesidades energéticas y nutricionales para la etapa de entrenamiento.
- Complementación nutricional
- Vigilancia Nutricional:
- Vigilancia Nutricional en Campo:

ARTICULO N° 8 Formularios para evaluaciones médicas

La F.C.A.D deberá entregar a cada aspirante los diferentes formularios para ser diligenciados por los profesionales adscritos, estos formularios son:

- a. Cuestionario escrito sobre los antecedentes familiares, personales (médicos, quirúrgicos, traumatológicos), sobre la existencia de enfermedades o infecciones concomitantes, sobre la toma eventual de medicamentos. (diligenciado por el aspirante y avalado por el médico de la F.C.A.D.)
- b. Formulario para la condición cardiovascular (diligenciado por cardiólogo)
- c. Formulario para la condición visual (diligenciado por optómetra u oftalmólogo según el caso)
- d. Formulario para la condición osteo-muscular (diligenciado por el médico de la F.C.A.D.)
- e. Formulario para la condición psicofísica (diligenciado por el Centro de Alto Rendimiento)
- f. Formulario de aptitud medica (diligenciado por el médico de la F.C.A.D.)

Estos documentos, conformes a las exigencias del presente reglamento, serán distribuidos a todos los solicitantes de la licencia.

Toda la documentación deberá ser remitida al coordinador médico coordinador Deportivo de la F.C.A.D para su respectiva custodia de acuerdo a los parámetros de confidencialidad determinados por la ley.

El concepto de aptitud será remitido a la F.C.A.D como soporte para la expedición de la licencia y deber quedar en la hoja de vida de cada uno de los pilotos.

La F.C.A.D deberá establecer un fichero informático seguro a disposición de los médicos avalados y la Comisión Medica con ocasión de un accidente o una enfermedad intercurrente.

ARTICULO N° 9 Certificado de Aptitud Médica

La licencia nacional deberá ir acompañada del certificado de aptitud médica, el cual llevara la siguiente información:

Apto para la práctica del Automovilismo Deportivo cumpliendo con las Normas Médicas de la F.C.A.D.:

Fecha:

Vista corregida (gafas o lentillas) SÍ / NO

Vigilancia médica especial SÍ / NO

Deberá incluir:

- Los datos personales
- Tipo de licencia solicitada
- Grupo sanguíneo y Rh
- Concepto de aptitud
- Firma del aspirante

ARTICULO N° 10

El médico que efectúe el examen médico de aptitud deberá obligatoriamente diligenciar en su totalidad el formulario médico nacional, la ficha osteomuscular y el concepto de aptitud remitido por el candidato.

La aptitud del Piloto será determinada por el médico autorizado por la F.C.A.D., quien realizará la valoración integral. Este Medico podrá requerir, eventualmente, de la opinión de la Comisión Médica Nacional.

ARTICULO N° 11 Control médico en competencia

Toda competencia autorizada por la F.C.A.D., deberá contar con la presencia de un medico adscrito autorizado, quien tendrá autonomía de acuerdo al RDN, para valorar y decidir sobre la aptitud del Piloto para su participación.

Por otra parte, en cualquier momento durante la competencia o al final de la misma, se podrá exigir un examen médico motivado por el comportamiento de un piloto, el cual es de obligatorio cumplimiento. Las autoridades Deportivas tomarán las decisiones necesarias, tras el informe del Médico.

ARTICULO N° 12 Examen Neurométrico

Los pilotos inscritos en un campeonato nacional podrán ser sometidos a un examen neurométrico. Las modalidades de este examen estarán bajo la responsabilidad del Delegado Médico de la F.C.A.D del campeonato en cuestión. Los datos confidenciales recogidos serán utilizados con fines comparativos en caso de que el Piloto hubiese tenido un de accidente en el que se haya producido un traumatismo craneal.

ARTICULO N° 13 Control médico como consecuencia de un accidente o de un problema físico

En toda Competencia, después de un accidente o problema físico, el Director de Carrera ordenara al Jefe Médico, que se realice una valoración del Piloto o Pilotos involucrados, aún si el piloto o pilotos parecen ilesos y/o salen del habitáculo por sí mismos.

En las pruebas que se desarrollen en pista, este examen se deberá realizar, por regla general, en el centro médico del circuito, en este caso, la Dirección de Carrera asegurará la presencia del piloto.

En las pruebas que se desarrollen en escenarios distintos a autódromos, el examen médico podrá ser practicado en el sitio mismo, durante el reagrupamiento o en ambulancia.

Si el reglamento de una prueba, de una serie o de un campeonato estipula que los vehículos en competición deben estar equipados con una Luz de Advertencia Médica de especificación F.C.A.D, todo piloto implicado en un accidente que provoque el encendido de dicha luz que indica que se han sobrepasado los límites de carga determinados DEBE ser examinado por los servicios médicos de la prueba sin demora, a petición del Delegado Médico de la F.C.A.D.

En todos los casos, el equipo del piloto afectado será avisado.

Por decisión conjunta del Delegado Médico de la F.C.A.D y del Médico de apoyo en la Competencia, podrá determinarse que el piloto:

- No ser autorizado a continuar la Competencia.
- Presentarse a control médico llevado a cabo por el Médico Jefe de la próxima valida o serie del campeonato en el que participe. En este caso, el Médico de la competencia en la cual se produjo el accidente deberá informar al Médico de la siguiente valida o serie.
- Ser autorizado a participar en la siguiente competencia sin necesidad de nuevo control médico.

Estas disposiciones son de carácter obligatorio.

ARTICULO N° 14

Está prohibido el porte de Piercing o Joyas en Pista.

ARTICULO N° 15

Todo piloto que participe en entrenamientos o practicas, que no se encuentren avaladas en reglamentos particulares y que en desarrollo de esta labor, llegase a presentar un accidente o no privadas en circuito o en reconocimientos no reglamentados en carretera debe, en caso de sufrir una salida de pista y/o problemas físicos, deberán informarlos a la F.C.A.D.

ARTICULO N° 16

El Médico Oficial de Carrera de una competencia en el curso de la cual sobrevenga un accidente, debe, en todos los casos:

- Avisar por a las autoridades de competencia.
- Completar posteriormente la información en función de la evolución favorable o desfavorable del estado del piloto herido.

ARTICULO N° 17

En caso de accidente, durante una competición o fuera de una competición, con lesión traumática que provoque una incapacidad igual o superior a 10 días o en caso de que se descubra una enfermedad o afección que entre en el presente reglamento, el poseedor de la licencia deberá comunicarlo obligatoriamente en un plazo de diez (10) días a la F.C.A.D., anexando copia del certificado médico en el que se haga constar: el diagnóstico, el pronóstico, la incapacidad no permanente o el porcentaje de invalidez.

ARTICULO N° 18

Todo piloto con licencia de la F.C.A.D., deberá diligenciar el formato entregado por la misma, donde autoriza a la F.C.A.D. a través de su Comisión Médica Nacional a entrar en contacto, confidencialmente, con el centro asistencial en el que haya sido atendido.

ARTICULO N° 19

A partir de la fecha del accidente o del descubrimiento de una enfermedad o de una afección prevista en el presente reglamento y hasta que la F.C.A.D. resuelva, el piloto deberá abstenerse a participar en competencias automovilísticas.

ARTICULO N° 20

Si la incapacidad es nula o inferior a diez (10) días, el piloto debe informar a la F.C.A.D., antes de la próxima competencia en la que desea participar, a fin de dar inicio, al proceso de Restablecimiento del piloto.

ARTICULO N° 21 Restablecimiento

En los casos de accidentes que hayan generado incapacidad igual o superior a diez (10) días, al término de esta, se debe presentar a la F.C.A.D. la documentación, que confirme la recuperación, o incluso, un parte de alta del hospital; la Comisión Médica o el médico autorizado por la F.C.A.D., ordenara un nuevo examen de reconocimiento médico, para determinar si esta hábil para volver a competencia.

ARTICULO N° 22

Todas las afecciones o enfermedades previstas como contraindicaciones relativas o absolutas contenidas en este reglamento deben ser comunicadas para recabar su opinión a la Comisión Médica Nacional, o en su ausencia, a un médico autorizado por la F.C.A.D.

1- ANTIDOPAJE. NORMATIVIDAD Y PROCEDIMIENTO

ARTICULO N° 23

El Reglamento antidopaje de la F.C.A.D. apunta a proteger el derecho fundamental de los pilotos para participar en actividades Deportivas exentas de dopaje, a promover la salud y a garantizar a los pilotos la equidad, la seguridad y la igualdad en el automovilismo.

Este control solo está autorizado por el Laboratorio de Control al Dopaje de COLDEPORTES NACIONAL y cuya objeto es prestar un servicio a las federaciones nacionales constituidas formalmente y avaladas por el mismo ente, y también prestar servicios a los países latinoamericanos con los más altos estándares de calidad que sea líder en investigación y tecnología analítica en el área de Dopaje.

Para ello se ha buscado la acreditación en la Norma ISO IEC/17025 por la Superintendencia de Industria y Comercio para laboratorios de ensayo, ante la Confederación Suramericana de Fútbol, el Comité Olímpico Internacional y la Agencia Mundial Antidopaje, convirtiéndose en uno de los treinta y tres del mundo y de los cinco del continente en poseer estos reconocimientos.

El Laboratorio de Control al Dopaje está en disposición de ofrecer sus servicios a:

- Federaciones Nacionales
- Federaciones Internacionales
- Ligas Deportivas

La lista de Prohibiciones - El Estándar Internacional se actualiza cada año.

Sustancias y Métodos Prohibidos en todo momento

Sustancias Prohibidas

S0. Sustancias No Aprobadas

S1. Agentes Anabolizantes

S2. Hormonas Peptídicas, Factores de Crecimiento y Sustancias Afines

S3. Agonistas Beta-2

S4. Moduladores Hormonales y Metabólicos

S5. Diuréticos y Otros Agentes Enmascarantes

Métodos Prohibidos

M1. Manipulación de Sangre y Componentes Sanguíneos

M2. Manipulación Química y Física

M3. Dopaje Genético

Sustancias y Métodos Prohibidos en Competición

S6. Estimulantes

S7. Narcóticos

S8. Canabinoides



S9. Glucocorticoesteroides

Sustancias Prohibidas en ciertos Deportes

P1. Alcohol

P2. Betabloqueantes

ARTICULO N° 24

La F.C.A.D. como miembro de COLDEPORTES tiene el derecho de asignación de un número de pruebas las cuales se tomaran bajo los criterios exigidos por dicha entidad que enviara en su momento una vez asignado el número de pruebas

ARTICULO N° 25

La F.C.A.D. deberá incorporar en el comité disciplinario las sanciones en caso de resultados adversos en pilotos en competición.

ARTICULO N° 26

Requisitos exigidos por COLDEPORTES son:

- a. Que la F.C.A.D. tenga todos los avales en regla frente a COLDEPORTES.
- b. Un cronograma anual de competencias.
- c. Un comité disciplinario

2- REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA SEGURIDAD MEDICA EN COMPETENCIA

El desarrollo tecnológico permite contar con recursos cada vez más avanzados para el cuidado del paciente en estado crítico. A diferencia de épocas anteriores, la ambulancia moderna debe ser un vehículo dotado con los elementos necesarios para proveer de manera eficiente la asistencia pre-hospitalaria que el paciente requiere para mantener su estado de salud hasta el acceso a un centro asistencial.

Se debe reducir en lo posible las condiciones adversas que puedan empeorar la condición clínica del paciente, así como procurar la seguridad del auxiliador y la reducción de los riesgos asociados en la operación.

ARTICULO N° 27 Transporte y Ambulancias

Con el fin de precisar el ámbito de acción, se presentan las siguientes definiciones:

Trasporte Primario: es el traslado que se realiza desde el sitio de ocurrencia del evento hasta un centro de atención inicial. Este es el que implica directamente a la atención pre-hospitalaria.

Trasporte Secundario: es el traslado que se realiza desde un centro asistencial hasta otro centro o sitio, con el fin de completar el proceso de atención definitiva. Este aplica a la atención pre-hospitalaria.

Ambulancia Básica: unidad de intervención con equipo específico de respuesta inicial tripulada por auxiliar de enfermería o técnico en atención pre-hospitalaria. Debe tener

una camilla principal con sistema de anclaje, camilla secundaria, tabla espinal corta, tabla espinal larga, camilla tipo cuchara, millar o camilla de vacío, silla de ruedas, sistema de oxígeno con capacidad total de almacenamiento de 6 metros cúbicos, equipo de radiocomunicaciones, sistema sonoro de alerta vial adicional al pito o bocina.

Ambulancia Medicalizada: unidad de intervención con equipo avanzado tripulada por médico entrenado, enfermera, auxiliar o tecnólogo en atención pre-hospitalaria. Debe contenerlo de la ambulancia básica más laringoscopios adultos y pediátricos con hojas rectas y curvas, respirador o ventilador de transporte, volumen, presión o mixtos con dos circuitos respiratorios estériles, monitor de electrocardiografía con desfibrilador portátil, oxímetro, sistema electrónico de control de infusión y glucómetro.

Ambulancia Aérea: aeronave de ala fija o rotatoria tripulada por médico entrenado en medicina de aviación y aerotransporte y tecnólogo en atención pre-hospitalaria.

Los requerimientos técnicos de los equipos de transporte en cuanto a la infraestructura del equipo, sus características externas, dimensiones, iluminación y otras, pueden ser consultadas en la resolución 9279 del 117 de noviembre de 1993 del Ministerio de Salud.

Las ambulancias terrestres en cualquiera de sus niveles de complejidad de atención son consideradas vehículos de emergencia y se rigen por el Código Nacional de Tránsito y los artículos que los protegen, les brindan prioridad y cuidado especial por parte de la ciudadanía.

El transporte de pacientes a bordo de ambulancias es un acto médico, que implica todas las condiciones legales, humanas y éticas correspondientes. En el caso de los transportes realizados por personal no médico, como auxiliares, tecnólogos o personal de enfermería, éstos siempre deben tener una supervisión directa a través de un sistema de comunicaciones y en este caso la responsabilidad del transporte y de los procedimientos realizados estará a cargo del médico supervisor.

Para realizar un transporte adecuado es necesario tener el entrenamiento y el equipo apropiados. El personal que tripula ambulancias terrestres y aéreas debe cumplir unos requisitos mínimos mencionados en la ley y establecidos en la resolución 1439 (manuales de estándares y procedimientos, condiciones técnico científicas de prestadores de servicios en salud, Ministerio de la Protección Social anexo 1-30).

En el transporte primario los equipos de trabajo tanto básicos y medicalizados deben cumplir los mismos protocolos, éstos incluyen:

- a. Evaluación de la escena (seguridad y situación).
- b. Uso de dispositivos de bioseguridad (guantes, mascarilla y lentes protectores).
- c. Valoración inicial del paciente (secuencia ABCDE).
- d. Embalaje (protección de hipotermia e inmovilización para el transporte).

En situaciones de emergencia o desastre la prioridad de traslado debe asignarse de acuerdo con lo estipulado por el grupo que realiza el triage, primero al Módulo de Estabilización y Clasificación (MEC) y luego a los demás hospitales o centros de referencia.

ARTICULO N° 28 Requisitos para el funcionamiento de ambulancias en el Distrito Capital

Para que una ambulancia pueda funcionar y realizar traslados en el Distrito Capital, debe:

1. Pertenecer a una Institución, entidad o empresa que tenga razón social y acto de constitución de la misma.

Cuando la institución, entidad o empresa oferte y preste servicios de salud, se denominara INSTITUCION PRESTADORA DE SERVICIOS DE SALUD (IPS) y como tal se debe inscribir ante el Registro Especial del Sistema Único de Habilitación.

Si el objeto principal de la institución, entidad o empresa **no es** la prestación de servicios de salud, deberá inscribirse en el Registro Especial del Sistema Único de Habilitación para quedar autorizada a prestar el servicio de ambulancia.

Debe tener inscrito el servicio que va a ofertar, ya sea

- TRANSPORTE ASISTENCIAL BASICO (TAB)
 - TRANSPORTE ASISTENCIAL MEDICALIZADO (TAM), la diferencia ES:
- **AMBULANCIA TAB:** Unidad móvil destinada al transporte de pacientes cuyo estado potencial y/o real de salud no precisa cuidado asistencial médico durante la atención y el transporte. Debe llevar como tripulación, mínimo CONDUCTOR y AUXILIAR DE ENFERMERÍA Y/O TECNÓLOGO Ò TÉCNICO EN ATENCIÓN PREHOSPITALARIA. No lleva equipos médicos y los insumos son los mínimos para estabilizar al paciente en caso de emergencia y están de acuerdo con las guías clínicas de atención de la entidad.
 - **AMBULANCIA TAM:** Unidad móvil destinada al traslado de pacientes cuyo estado potencial y/o real es de riesgo y requiere equipamiento, material y personal médico durante la atención y el transporte. Las hay para adultos y neonatales. Como tripulación deben llevar: CONDUCTOR Y MÉDICO GENERAL CON CAPACITACIÓN TEÓRICO- PRÁCTICA EN EL MANEJO DEL PACIENTES CRITICO DE MÍNIMO 80 HORAS. EN CASO DE TRASLADO AÉREO EL MÉDICO CUENTA CON CAPACITACIÓN EN MEDICINA DE AVIACIÓN. Las ambulancias deben llevar equipos médicos de soporte de vida (Anexo técnico Resolución 1439 de 2002 – Manual de Estándares – Dotación y Mantenimiento) e insumos y medicamentos de acuerdo con las guías clínicas de atención de la entidad.

ARTICULO N° 29 Protocolo medico en competencias de automovilismo

Requisitos:

- a. Presencia un Medico adscrito con credencial de la F.C.A.D.
- b. Asistencia de una (1) Ambulancia básica y una (1) medicalizada para competencias menores.
- c. Asistencia de dos (2) básicas y una (1) medicalizada para competencias grandes.
- d. Asistencia de Pace Car tipo sedan o camioneta de cuatro puertas conducida por piloto certificado con licencia de la F.C.A.D.

Funciones del medico

- a. Coordinar la seguridad medica del evento
- b. Revisar el cumplimiento de los requisitos técnicos de las ambulancias
- c. Revisar los requisitos técnicos del Pace Car Medico
- d. Diligenciar los diferentes formatos e informes médicos de carrera
- e. Asistir a los pilotos accidentados según los protocolos.
- f. Apoyar el proceso de control antidopaje si lo hubiere.
- g. Informar a la dirección de carrera y al colegio de Comisarios decisiones respecto a la participación de un piloto
- h. Apoyar en el cumplimiento del reglamento de carrera
- i. Tener la información médica de cada uno de los pilotos participantes
- j. Conocer los centros asistenciales de referencia de la zona donde se desarrolla el evento

Equipo requerido para la función

Casco

Chaleco múltiple de primeros auxilios reflectivo

Botas

Radio

ARTICULO N° 30 Protocolo medico en competencias de Camper Cross y 4x4

Requisitos:

- a. Presencia un Medico adscrito con credencial de la F.C.A.D.
- b. Asistencia de una Ambulancia básica y una medicalizada

Funciones del medico

- a. Coordinar la seguridad medica del evento
- b. Revisar el cumplimiento de los requisitos técnicos de las ambulancias
- c. Diligenciar los diferentes formatos e informes médicos de carrera
- d. Asistir a los pilotos accidentados según los protocolos.
- e. Apoyar el proceso de control antidopaje si lo hubiere.
- f. Informar a la dirección de carrera y al colegio de Comisarios decisiones respecto a la participación de un piloto
- g. Apoyar en el cumplimiento del reglamento de carrera
- h. Tener la información médica de cada uno de los pilotos participantes

- i. Conocer los centros asistenciales de referencia de la zona donde se desarrolla el evento

Equipo requerido para la función

Chaleco múltiple de primeros auxilios reflectivo

Botas

Radio

ARTICULO N° 31 Protocolo medico en competencias de Rallye

Requisitos:

- Presencia un Medico adscrito con credencial de la F.C.A.D categoría I o III Asistencia de una Ambulancia básica y una medicalizada para competencias menores y dos básicas y una medicalizada para competencias grandes como las 6 horas.
- Asistencia de Pace Car tipo camioneta 4x4 de cuatro puertas conducida por piloto certificado con licencia de la F.C.A.D

Funciones del medico

- Coordinar la seguridad medica del evento
- Revisar el cumplimiento de los requisitos técnicos de las ambulancias
- Revisar los requisitos técnicos del Pace Car Medico
- Diligenciar los diferentes formatos e informes médicos de carrera
- Asistir a los pilotos accidentados según los protocolos.
- Apoyar el proceso de control antidopaje si lo hubiere.
- Informar a la dirección de carrera y al colegio de Comisarios decisiones respecto a la participación de un piloto
- Apoyar en el cumplimiento del reglamento de carrera
- Tener la información médica de cada uno de los pilotos participantes
- Conocer los centros asistenciales de referencia de la zona donde se desarrolla el evento

Equipo requerido para la función

Casco

Chaleco múltiple de primeros auxilios reflectivo

Botas

Radio



CÓDIGO DISCIPLINARIO

La **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO**, de conformidad con las disposiciones de los decretos 2845 de 1984, 1421 de 1985, 763 de 1993, la Ley 49 de 1993, la Ley 181 de 1995 y la Ley 845 de 2003, establece el presente Código Disciplinario, el cual regirá en todo lo pertinente a la práctica del automovilismo deportivo y en concordancia con el Reglamento Deportivo Nacional al cual queda incorporado integralmente, su aplicación regirá en el ámbito nacional.

El presente código tiene por objeto garantizar la leal y sana competición, la decorosa actuación de los deportistas, el buen comportamiento de sus directivos, las buenas relaciones entre sus componentes, el respeto a las insignias patrias y deportivas y la práctica del deporte libre de ayudas y estímulos antideportivos o perjudiciales para la salud.

Toda persona que participe con cualquier carácter en un evento automovilístico, podrá ser sancionada de acuerdo al presente Reglamento Deportivo Nacional, sus anexos, o el Reglamento Particular de dicho evento. También podrá serlo cualquier poseedor de licencia expedida por la F.C.A.D. aunque no tenga participación directa en el evento.

CAPITULO I Definiciones

Para los efectos del presente Código, las siguientes definiciones o nomenclaturas serán tenidas en cuenta así:

EVENTO

El conjunto de todos los actos de una reunión deportiva de automovilismo, antes, durante y después de la disputa efectiva de una competencia, especificados en el respectivo Reglamento Particular.

El evento se inicia con la aprobación oficial del Reglamento Particular por parte del Comité Ejecutivo y concluye con la publicación de la clasificación final de los competidores agotados los trámites respectivos.

La autoridad disciplinaria dentro del evento es el Colegio de Comisarios Deportivos.

COMPETENCIA

Aquellos actos de un evento directamente incidentes en la disputa y clasificación de los participantes.

La competencia es parte del evento y se inicia el día y hora fijados en el Reglamento Particular con la revisión técnica o con las prácticas oficiales, según cual fuere el primero de estos actos programados y concluye treinta (30) minutos después de señalizada la terminación de la prueba con la Bandera a cuadros. La única Autoridad disciplinaria de la Competencia son los Comisarios Deportivos.

PRUEBA O CARRERA

Parte específica del Evento y/o de la Competencia que se inicia con la largada o salida de los competidores, señalizada con la Bandera Nacional, Bandera verde o semáforo en verde y termina con el paso por la línea de meta señalizada con la Bandera a cuadros.

Las pruebas o carreras podrán estar integradas por dos o más series, las cuales serán también señalizadas con Bandera Nacional, Bandera verde o semáforo en verde y Bandera a cuadros en sus respectivas largadas y terminaciones.

REPOSICION

Recurso que le permite al competidor impugnar algún acto que considere le es contrario a si mismo. Este recurso se interpone ante el mismo ente que lo expidió.

APELACION

Recurso a través del cual se busca que un ente o tribunal superior enmiende conforme a derecho y a reglamentos la resolución de un ente inferior.

DIRIGENTES

Miembros de los Órganos de Administración y Control de cualquier organismo deportivo.

DIRECTOR DEL EVENTO

Definido según el Artículo 250 del R.D.N., no es considerado como autoridad disciplinaria.

DEPORTISTA O PARTICIPANTE

Todo aquel piloto, copiloto o navegante oficialmente inscrito para eventos avalados por la F.C.A.D.

DELEGADO

Representante de uno o varios deportistas participantes ante las autoridades de un evento, previamente inscrito y provisto de una licencia expedida por la F.C.A.D.

PREPARADOR

Representante técnico de uno o varios vehículos oficialmente inscritos para eventos avalados por la F.C.A.D. poseedor de su respectiva licencia que lo acredita como tal.

EXCLUSIÓN

Pérdida del derecho a ocupar una posición y obtener su respectivo puntaje en un evento, competencia o serie.

DESCALIFICACIÓN O SUSPENSIÓN

Pérdida del derecho a participar en eventos automovilísticos en cualquier condición, puede ser de carácter temporal o definitivo.

POST-COMPETENCIA



Aquellos actos consecutivos a la terminación de la competencia que pudieren incidir en la clasificación de los competidores, por reclamaciones, sanciones, revisiones técnicas post-carrera u otras causas.

La post-competencia se inicia a la conclusión de la competencia y concluye con la publicación de la clasificación oficial definitiva.

Las autoridades de la post-competencia son los Comisarios Deportivos.

AUTORIDADES DISCIPLINARIAS

El Colegio de Comisarios integrado por los Comisarios Deportivos de un evento, y fuera de él y los Tribunales Deportivos de los Clubes y de la Federación.

COMISIÓNTÉCNICA

Son los encargados de la parte técnica automotriz de la competencia. Actúan en el campo técnico mecánico como soporte de las autoridades disciplinarias.

COMISIÓN DE JUZGAMIENTO

Oficiales de eventos que actúan en el campo deportivo como soporte de las autoridades deportivas. Está integrada por los veedores, los oficiales de Pits, parque cerrado, oficiales de puente y oficiales de ruta, ya sean de pista o de Rally.

COMISIÓN DE SEGURIDAD

Oficiales de eventos designados para supervisar las condiciones de la pista y los elementos de seguridad disponibles en el escenario, nombrados para cada evento mediante el Reglamento Particular.

MÉDICO OFICIAL

Es el profesional de la salud a órdenes del Director para actuar en caso de que se necesiten sus servicios en una emergencia. Podrá actuar como juez de hecho y la información suministrada prevalecerá y será utilizada oficialmente para la toma de cualquier tipo de decisión, por parte del Colegio de Comisarios.

CAPITULO II DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO Nº 1

Estructura de los Organismos en Materia Disciplinaria y su competencia.

Por nivel de jurisdicción, la Federación Colombiana de Automovilismo Deportivo, reconoce los siguientes organismos:

COMISION DISCIPLINARIA DE LA FEDERACIÓN COLOMBIANA DE AUTOMOVILISMO

Integrado por tres (3) miembros elegidos así: Dos (2) por el Órgano de Dirección y uno por el Órgano de Administración, tendrá un secretario, tiene jurisdicción sobre todos sus miembros o clubes; será competente para conocer y resolver sobre las faltas de los miembros de la Federación (integrantes de los Órganos de Administración y control, personal científico, técnico y de juzgamiento) y de los

recursos de apelación interpuestos contra las decisiones del Tribunal Deportivo de los clubes, en segunda y última instancia y de las faltas cometidas por dirigentes,

deportistas, personal técnico, científico o de juzgamiento en eventos o Campeonatos organizados por la Federación en única instancia, previo agotamiento del trámite ante las autoridades disciplinarias. Igualmente tramitar y resolver en única instancia, las faltas cometidas por los miembros de los Tribunales Deportivos de sus clubes afiliados, de oficio o a solicitud de parte.

TRIBUNAL DEPORTIVO DE LOS CLUBES

Se integra de igual forma que la Comisión Disciplinaria de la Federación, su jurisdicción es únicamente sobre los afiliados al club, será competente para conocer y resolver sobre las faltas de sus miembros (integrantes de los Órganos de Administración y control, deportistas y afiliados contribuyentes), en primera instancia y en única instancia las faltas cometidas por dirigentes y/o deportistas en eventos o Campeonatos internos organizados por el club previo agotamiento del trámite ante las autoridades disciplinarias.

AUTORIDADES DISCIPLINARIAS

Son creadas por la Comisión de Juzgamiento para el evento, con el visto bueno de la F.C.A.D., les compete conocer y resolver sobre las infracciones consagradas en el Reglamento del evento, certamen, etc., y su facultad sancionadora se ejerce únicamente para el evento. Las autoridades serán: árbitros, jueces, jefes de disciplina, tribunales creados para competiciones o eventos deportivos específicos. En el caso del Automovilismo se llamarán Colegio de Comisarios Deportivos nombrados para un determinado evento y su competencia cesara con el cierre del mismo y la entrega final del informe de competencia, momento en el cual se considerara disuelto dicho Colegio. Si por algún motivo quedara un caso pendiente o en investigación, solamente este quedaría abierto y el resto de la competencia quedaría cerrada, caso que deberá estar reflejado como tal en el informe que se presenta por parte del Colegio de Comisarios.

ARTICULO N° 2 Incompatibilidades

No pueden ser Autoridades Disciplinarias:

1. Quienes pertenezcan al Órgano de Administración ó Control de Clubes ó de la misma Federación.
2. Quienes estén actualmente cumpliendo una o varias sanciones impuestas por la Comisión Disciplinaria de la F.C.A.D o por el Tribunal Deportivo del Club al cual se encuentre afiliado.
3. Quienes sean deportistas activos.
4. Quienes tengan nexos de cualquier tipo con industrias o comercio patrocinadores del evento, que se puedan beneficiar del resultado del mismo.
5. Quienes tengan hasta segundo grado de consanguinidad o primero de afinidad con cualquier participante del evento.

No pueden ser miembros de la Comisión Disciplinaria:

1. Quienes pertenezcan a Organismos Deportivos afiliados a ésta Federación como los Clubes.

CAPITULO III Calificación de la falta y penalidad

ARTICULO Nº 3

Las faltas contra la disciplina, el decoro y la ética deportiva susceptible de sanción, se dividen así:

1. Faltas durante el evento.
2. Faltas fuera del evento.

Ninguna persona bien sea durante un evento o fuera de él podrá ser sancionado doblemente por la misma falta y en caso de que un infractor amerite una sanción superior a las atribuciones de la autoridad disciplinaria de un evento, el caso deberá ser remitido a la autoridad superior para su conocimiento y sanción respectiva.

ARTICULO Nº 4

Las faltas se califican en leves, graves y muy graves, en atención a su naturaleza y efectos, a las modalidades y circunstancias del hecho, a los motivos determinantes y a los antecedentes personales del infractor.

Se tendrán en cuenta para la calificación de las faltas, los siguientes criterios:

1. La naturaleza de la infracción y sus efectos, según hayan producido escándalo, mal ejemplo o causado perjuicio.
2. Las modalidades y circunstancias del hecho se apreciarán de acuerdo con el grado de participación en la comisión de la infracción, la existencia de circunstancias agravantes o atenuantes.
3. Los motivos determinantes según se haya procedido por causas innobles o fútiles, o por nobles y altruistas.
4. Los antecedentes del infractor se apreciarán por sus condiciones personales y profesionales y por la categoría que ostenta en la organización a que pertenezca.

PARAGRAFO 1

No obstante los anteriores criterios de calificación, se considerarán como infracciones muy graves las siguientes:

- a. Los abusos de autoridad.
- b. Los quebrantamientos de sanciones impuestas.
- c. Las actuaciones dirigidas a predeterminar mediante precio, intimidación o simples acuerdos el resultado de un evento.
- d. La falsificación o adulteración de documentos; la suplantación de personas.
- e. La promoción, incitación o utilización de sustancias y métodos prohibidos en el deporte así como la negativa a someterse a los controles y exigencias de las autoridades disciplinarias.
- f. La promoción, incitación o utilización de la violencia en el deporte.
- g. Todas aquellas calificadas como tales en la Ley 49 de 1993.

PARAGRAFO 2

Serán en todo caso infracciones graves:

- a. El incumplimiento reiterado de órdenes e instrucciones emanadas de órganos deportivos competentes.
- b. Los actos notorios y públicos que atenten a la dignidad y decoro deportivos.
- c. El ejercicio de actividades públicas o privadas declaradas incompatibles con la actividad o función deportiva desempeñada.
- d. Todas aquellas calificadas como tales en la Ley 49 de 1993.

PARAGRAFO 3

Se considerarán infracciones de carácter leve las conductas claramente contrarias a normas deportivas que no estén incurso en la calificación de graves o muy graves.

ARTICULO Nº 5

Las sanciones por faltas en competencia y/o el evento, serán impuestas por los Comisarios Deportivos y/o el Director de competencia, para su aplicación inmediata, mediante la presentación de la bandera blanca y negra en diagonal, la bandera negra. Contra las sanciones así impuestas no caben los recursos de reposición, ni de apelación.

1. La sanción impuesta por la presentación de una bandera blanca y negra en diagonal es una llamada de atención.
2. Las sanciones impuestas por la presentación de una bandera negra pueden ser:
 - a. Exclusión.
 - b. El paso por la zona de circulación de Pits sin detenerse “Drive Through” y a velocidad controlada.
 - c. Parada en la zona de penalización para un “Pare y siga”. “Stop And Go”.
 - d. Parada en la zona de penalización con sanción en tiempo, según el caso.

La presentación de una bandera negra, no implica la previa presentación de una bandera diagonal; esta bandera negra dependiendo de la falta a juicio del Colegio de Comisarios podrá ser directa.

Para las sanciones que se originen en los ordinales b, c y d dentro de los diez (10) minutos finales de una competencia o serie de la misma, o por causa de fuerza mayor fuera de los 10 minutos finales, serán penalizadas con un distanciamiento de entre quince (15) y ciento veinte (120) segundos. El distanciamiento se hará sumando estos segundos al tiempo realizado por el vehículo en la respectiva carrera o serie de la misma. Esta notificación será informada por escrito al piloto sancionado dentro del plazo reglamentario al final de la carrera o serie.

Las faltas que durante una competencia no fueren sancionadas con las banderas antes indicadas, serán sancionadas por los Comisarios Deportivos mediante notificación dada al término de la competencia. Estas sanciones no podrán tener un alcance mayor que la exclusión del infractor. Contra las sanciones así impuestas, cabe el recurso de reposición ante la misma autoridad dentro de los veinte (20) minutos siguientes a su notificación, recurso que deberá ser resuelto en un término máximo de treinta (30)

minutos después de su presentación. Por estas sanciones no cabe el recurso de apelación.

ARTICULO Nº 6

Los Comisarios Deportivos o la Comisión Disciplinaria podrán imponer sanciones pecuniarias a los pilotos, copilotos, navegantes, delegados y/o preparadores por faltas en que incurran ellos mismos, sus acompañantes, mecánicos y auxiliares. Las multas a imponerse por los Comisarios Deportivos deberán acordarse por decisión mayoritaria en todos los casos.

Las multas de que trata el presente artículo, no podrán ser inferiores a un (1) salario mínimo mensual vigente y no podrán exceder de cuatro (4) salarios mínimos vigentes mensuales si fueren impuestas por los Comisarios Deportivos o de nueve (9) salarios mínimos mensuales si fueren impuestas por la Comisión Disciplinaria.

PARÁGRAFO 1

Las cuantías determinadas en salarios mínimos que tengan relación con el presente Código Disciplinario, se aproximarán siempre al múltiplo de mil inmediatamente superior.

PARÁGRAFO 2

Las multas impuestas deberán ser canceladas, para poder participar en eventos posteriores. Si el infractor llegare a participar sin cancelar la multa respectiva se considerará un quebrantamiento de sanción impuesta, acorde a la Ley 49 Artículo 11 y al Artículo 4 del presente Código Disciplinario del R.D.N. y pasará a conocimiento de la Comisión Disciplinaria.

ARTICULO Nº 7

Las faltas en general en que incurra un deportista o dirigente deportivo y que atenten contra la conducta, disciplina, decoro y ética deportivos por violación o incumplimiento de los deberes consagrados en los Estatutos de la Federación o el presente Reglamento Deportivo Nacional, serán sancionadas por la Comisión Disciplinaria de la Federación, de oficio o a solicitud del Órgano de Administración. Si las faltas se presentaren durante un evento o en la post-competencia, estas deberán ser sancionadas por los Comisarios Deportivos, con excepción de las suspensiones, las cuales tan solo podrán ser aplicadas por la Comisión Disciplinaria.

ARTICULO Nº 8

La Comisión Disciplinaria podrá imponer una sanción de suspensión superior a las previstas en la Tabla de Infracciones y sanciones, sin exceder los cinco (5) años, de acuerdo con la gravedad de la falta y no solo por las aquí especificadas sino también cuando se incurra en iguales o similares a las previstas en el Decreto 2845 de 1984, los Estatutos de la Federación, las normas contenidas en el Decreto 1421 de 1985, en la Ley 49 de 1993, en la Ley 181 de 1995 y en la Ley 845 de 2003.

ARTICULO Nº 9

Las sanciones previstas en el presente Código Disciplinario, serán aplicables igualmente a los delegados y/o preparadores de los competidores; así como a los

Comisarios, Jueces y Directivos que incurran en las faltas violatorias de la Ley, los Reglamentos, la Disciplina, el Decoro y la Ética deportiva.

ARTICULO Nº 10

Las sanciones a ser aplicadas por faltas en competencia o fuera de ella serán: amonestación, sanción en tiempo, multas en dinero, exclusión y suspensión o descalificación, las cuales estarán contenidas junto con la tipificación de las faltas de acuerdo a lo estipulado en el artículo noveno de la Ley 49 de 1993 y tendrán aplicación según tabla de Infracciones y Sanciones, la cual forma parte del presente artículo.

TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES

 FEDERACION COLOMBIANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO CÓDIGO DISCIPLINARIO TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES DURANTE EVENTOS								
TIPIFICACION			SANCION CORRESPONDIENTE					
Nº	FALTA O INFRACCION	Art.	AMONESTACION	MULTA (SMMLV)	BANDERA NEGRA	EXCLUSION	DESCALIFICACION	SUSPENSION
1	No asistir a los actos Protocolarios o irrespetar los símbolos patrios.	8		1				
2	No presentar por parte del Club Reglamentos Generales y/o Particulares dentro del tiempo reglamentario	16 - 24		1				
3	Modificar un Reglamento General y/o Técnico ya aprobado por la F.C.A.D., sin previa autorización del Comité Ejecutivo de la F.C.A.D.	21		3				●
4	Modificar un Reglamento Particular ya aprobado por la F.C.A.D., sin previa autorización del Comisario Deportivo.	32		3				●
5	No portar la publicidad de los patrocinadores oficiales del evento o hacerlo en forma inadecuada.	39	●	1				
6	No portar el número de identificación, no tenerlo debidamente iluminado o no cumplir las normas establecidas para estos.	50				●		
7	Faltas cometidas por los auxiliares, mecánicos, preparadores, delegados y/o acompañantes acreditados.	54		1		●		
8	No declarar cambios o mejoras en la ficha de homologación.	55 - 56				●		
9	Sustitución de tripulación sin autorización previa.	57					●	●
10	Portar publicidad alusiva a política, religión o credos.	66	●	1				
11	Disponer de los espacios reservados para la publicidad de patrocinadores del evento.	68 - 69	●	1				
12	Llevar a cabo actividades publicitarias de cualquier índole sin autorización.	70	●	1				
13	Participar en eventos sin haber cumplido con sus compromisos pecuniarios y reglamentarios.	71				●		
14	Tomar partida sin autorización oficial.	71 - 143					●	
15	No presentarse a examen medico cuando se le solicita.	72 - 133				●		
16	Desacato a señales y ordenes de Comisarios, oficiales o jueces de competencia.	73 - 202		1		●	●	
17	Ingresar al sitio de las autoridades de competencia, sin previa autorización.	73	●	1				
18	Conducción de vehículo por un piloto no inscrito o menor de edad o persona diferente a los pilotos.	74 - 186				●		●
19	Uso indebido de un vehículo de competencia antes y después de un evento, dentro o fuera de un escenario deportivo.	75						●
20	Hacer comentarios Ofensivos y/o que inciten discusión contra Autoridades, Directivos y/o decisiones de Carrera.	76				●		

 FEDERACION COLOMBIANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO CÓDIGO DISCIPLINARIO TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES DURANTE EVENTOS								
TIPIFICACION			SANCION CORRESPONDIENTE					
Nº	FALTA O INFRACCION	Art.	AMONESTACION	MULTA (SMMLV)	BANDERA NEGRA	EXCLUSION	DESCALIFICACION	SUSPENSION
21	No cumplir con las Normas referentes al Porte de la Numeración en los vehículos.	83				●		
22	No llevar por parte del competidor novato la letra "N" en el vehículo.	86	●	1				
23	No portar los nombres de alguno de los pilotos, grupo sanguíneo y/o RH.	87	●	1				
24	No tener identificado al cronometrista con el número del vehículo.	88	●	1				
25	No portar por parte de mecánicos y auxiliares en el overol los nombres, grupo sanguíneo, RH y/o equipo al que pertenecen.	88	●	1				
26	Conducir sin los elementos de seguridad obligatorios.	90		1	●	●		
27	Fumar en la zona de abastecimiento y/o zona de Pits por parte de alguno de los miembros del equipo.	97 - 150	●	1				
28	Portar armas, bebidas alcohólicas, y/o drogas alucinógenas, tranquilizantes o estimulantes.	98 - 150		2		●	●	●
29	Ingerir y/o haber ingerido bebidas alcohólicas o sustancias psicoactivas por parte de cualquier miembro del equipo.	99 - 150		2		●	●	●
30	Competir bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas.	100		2		●	●	●
31	Conducir sin el casco puesto y/o debidamente asegurado.	102	●	1	●			
32	Tanquear o repostar sin tener y/o cumplir con las medidas de Seguridad.	103		1				
33	Presentarse a competencia con vestimenta inadecuada o sucia.	104		1				
34	Manejo Antideportivo brusco, descuidado, demasiado lento o peligroso.	107				●		
35	No ingresar a la zona de Pits después de haber tenido un accidente y/o recibido asistencia por vehículo de servicio, grúa o oficiales.	111 - 133				●		
36	Bloqueo de las vías de servicio por parte de los vehículos de los pilotos o del personal acompañantes de los competidores.	112		1				
37	No asistir a la reunión de pilotos y/o abandonarla antes darse por terminada. (*) Solo Rally	115 - 116 - 27Anx. D*		1*		●		
38	No presentarse a Reunión de Pilotos, debidamente uniformados.	117		1				
39	Salir a la pista sin Revisión Técnica o sin el visto bueno de la Comisión Técnica.	121		1		●		
40	Efectuar alteraciones Técnicas a un vehículo o alterar los sellos.	132				●		
41	No ingresar a Pits para revisión Técnica después de un accidente	133				●		
42	Negarse a permitir la Revisión Técnica.	135				●		●
43	No atender al llamado de la Comisario Técnico y/o no disponer el material para la Revisión Técnica.	137				●		●
44	Cambiar sin autorización el vehículo una vez comenzada la competencia.	139				●		
44	Cambiar sin autorización el vehículo una vez comenzada la competencia.	139				●		
45	Conducir más del tiempo reglamentario.	142				●		
46	Presencia de un vehículo no autorizado en Pits.	149		1				
47	Portar armas de cualquier tipo por parte de cualquier miembro de un equipo.	150 c		2		●	●	●
48	Ingresar a Pits a menores de 12 años, mujeres embarazadas, discapacitados o mascotas.	150 d		1				
49	Presencia de personal no autorizado en la zona de circulación o de mecánica rápida.	150 k		1				
50	Presencia de acompañantes y/o miembros del equipo en Zona de Circulación o mecánica Rápida.	151		1				

 FEDERACION COLOMBIANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO CÓDIGO DISCIPLINARIO TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES DURANTE EVENTOS								
TIPIFICACION			SANCION CORRESPONDIENTE					
Nº	FALTA O INFRACCION	Art.	AMONESTACION	MULTA (SMMLV)	BANDERA NEGRA	EXCLUSION	DESCALIFICACION	SUSPENSION
51	Hacer derrames de aceite o gasolina en los Pits y no solucionarlo.	152		1				
52	Recibir atención mecánica en zona de circulación de Pits.	154		1		●		
53	Ingresa a los Pits o a la pista sin la debida precaución.	156 a	●	1				
54	Obstruir la vía de circulación en Pits	156 b	●	1				
55	Ingresa o salir de Pits por vía no autorizada.	157				●		
56	Pisar y/o cruzaría línea divisoria a la salida de Pits.	158	●		Stop and go			
57	Conducir en sentido contrario al de la competencia en pista o zona de Pits..	159 - 187				●		
58	Conducir en reversa en Pista o zona de Pits.	160 - 187				●		
59	Tener en la zona de Pits equipos y materiales no permitidos y/o no tener los requeridos.	161	●	1				
60	Auxilio a un vehiculo por mas personal del autorizado.	161 a	●	1				
61	Exceder en el tiempo de permanencia en zona de mecánica rápida	161 b		1				
62	No portar sistema extintor en el vehiculo o no tenerlo en el box.	161 c		1		●		
63	Reabastecer combustible sin el equipo reglamentario.	161 g - 103		1				
64	Tener mas Combustible del permitido en el Box.	161 f		1				
65	Conducir a exceso de velocidad en la zona de Pits.	162		1		●		
66	No suministrar a las autoridades de competencia la información requerida o hacerlo erróneamente.	163				●	●	●
67	Salir a Clasificar sin autorización o en el turno que no se le asigno.	168 - 169		1		●		
68	Salir a practicas o Clasificación sin sello de Revisión Técnica.	170				●	●	●
69	Salir a Pista cuando la salida de Pits esta Cerrada.	178			Stop and go	●		
70	Ubicarse parcial o totalmente fuera del cajón en grilla.	179			Stop and go			
71	Recibir atención mecánica en la grilla de partida.	180				●		
72	Presentar el vehiculo sucio o en forma inadecuada a la grilla de partida o a la línea de salida.	181	●	1				
73	Empujar el vehiculo en grilla de partida sin autorización de la dirección de carrera.	182 b				●		
74	No conservar su puesto de salida y/o largar antes de la señal de partida.	182 e - 183 - 184 - 186			Stop and go			
75	Ingreso a la pista de personas, acompañantes, miembros del equipo o vehiculos no participantes.	188 - 189 - 190	●	1				
76	Detener y/o abandonar el vehiculo en la pista o en sitio que obstruya o revista peligro a otros participantes.	191 - 192	●	1				
77	Hacer derrames de aceite o gasolina en la pista sin retirar el vehiculo oportunamente.	193		2				
78	Recortar pista.	194				●		
79	Recibir auxilio en la pista por personal no autorizado.	195				●		
80	Realizar reparaciones menores por parte del piloto dentro de la pista en lugar que genere peligro.	195		1				

 FEDERACION COLOMBIANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO CÓDIGO DISCIPLINARIO TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES DURANTE EVENTOS								
TIPIFICACION			SANCION CORRESPONDIENTE					
Nº	FALTA O INFRACCION	Art.	AMONESTACION	MULTA (SMMLV)	BANDERA NEGRA	EXCLUSION	DESCALIFICACION	SUSPENSION
81	Empujar el vehículo en la pista (circuitos).	196				●		
82	No obedecer o acatar las señales, ordenes y/o banderas (Azul, Negra, Amarilla, hamburguesa), dadas por las autoridades de Carrera. Manejo mal intencionado con maniobras obstructivas o barrido de pista.	197 - 202 - 218 - 240 - 241 - 242		1	●	●	●	
83	Ponerse de acuerdo con otros competidores para facilitar la victoria o perjudicar a otros competidores.	200		1	●	●		
84	No cumplir con la detención obligatoria.	201			120 seg			
85	No asistir o no presentarse a Parque Cerrado y/o Revisión Técnica pre y post-carrera.	204				●		●
86	Ingreso de personal no autorizado a parque cerrado.	206				●		
87	Hacer mecánica en parque cerrado.	207				●		
88	No asignar el puntaje oficial correspondiente.	209		1				
89	Girar o hacer uso de la pista cuando esta cerrada (Bandera Roja).	218 c - 227 f		1		●		
90	Realizar trabajos mecánicos en el vehículo con Pits cerrados y/o durante la suspensión temporal de una prueba.	227 c - 235 f			120 seg	●		
91	Sobrepasar al Pace Car en vueltas de acomodación o Neutralización.	235 c			120 seg			
92	Obstaculizar o impedir la agrupación de los participantes en una prueba durante una neutralización.	235 d			●			
93	No conservar la distancia con el pace car durante la vuelta de acomodación o neutralización.	235 e			Stop and go			
94	Hacer sobrepasos en Bandera Amarilla o Neutralización.	235 - 240		1	Stop and go			
95	No ingresar a los Pits cuando ha sido señalado con bandera negra (Max. 4 Vueltas).	242				●		●
96	Ocupación del vehículo por mas de dos personas sin autorización del director del Rally.	161				●		
97	No tener luz de posición o llevarla fuera de reglamento.	17 T				●		
98	No cumplir con el peso requerido para su categoría.	33 T				●		
99	Sobrepasar el nivel máximo de ruido.	41 T				●		
100	Efectuar tramites valiéndose de Documentos falsos o alterados.	4 C.D.				●	●	●
101	Alteración física de documentos.	4 C.D.				●	●	●
102	Reclamación irrespetuosa.	23 C.D.		1 a 4		●		
103	Protestar en público las decisiones de las Autoridades Deportivas.	33 C.D.		1 a 4		●	●	●
104	Difundir públicamente informaciones falsas o difamatorias contra el Automovilismo o sus Directivos.	33 C.D.		1 a 4		●	●	●
105	Efectuar pagos con cheques sin fondos. (*)	34 C.D.				●	●	●
106	Agresión verbal a Directivos u oficiales.	34 C.D.		1 a 4		●	●	●
107	Agresión verbal a otros competidores o acompañantes.	34 C.D.		1 a 4		●	●	●
108	Intercambio de información entre participantes. (Rally).	78 Anx. D				●		
109	Pérdida o alteración de la hoja de ruta.						●	●
110								

FEDERACION COLOMBIANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO			
TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES PARA RALLY			
TIPIFICACION		SANCION CORRESPONDIENTE	
Nº	FALTA O INFRACCION	LARGADA DENEGADA	TIEMPO/S
111	Documentación incompleta.	●	
112	Tripulación incompleta o tercero a bordo.	●	●
113	No obedecer indicaciones de comisarios Deportivos		●
114	Recurrir a árbitros o tribunales no previstos (R.D.N o C.D. I.)		●
115	Dañar señales de tránsito.		●
116	Falta de Numero.	●	
117	Falta de nombres o grupo sanguíneo.	●	
118	Retoque o falta marcas de identificación.		Según Reglamento
119	Reposición placas de identificación.		Según Reglamento
120	Pérdida o alteración de la hoja de ruta.		●
121	Pérdida o adulteración de carnet de control.		●
122	Falta de visa o entrega de carnet de control.		●
123	No entrega auto y carnet luego de abandono.		●
124	Remolcar o empujar en ruta por terceros.		●
125	Primera infracción de tránsito.		●
126	Segunda infracción de tránsito.		●
127	Tercera infracción de tránsito.		●
128	Atraso mayor de 10' en largada.	●	
129	Desvío de ruta.		●
130	Reparación en el área de control.		●
131	Entrar en área de control en dirección opuesta.		●
132	Entrar por segunda vez en área de control.		●
133	Atraso sobre tiempo ideal en CH.		1'x1
134	Adelanto sobre tiempo ideal en CH.		2'x1
135	Exceder tiempo máximo del sector.		●
136	No registrar paso.		●
137	No usar casco, cinturón de seguridad en PC.		●
138	Circular en dirección opuesta en PC.		●
139	Inmóvil mas de 20 segundos después de la señal de largada del PC.		2'
140	Falsa largada en PC.		5' a 60'

FEDERACION COLOMBIANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO			
TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES PARA RALLY			
TIPIFICACION		SANCION CORRESPONDIENTE	
Nº	FALTA O INFRACCION	LARGADA DENEGADA	DESCLASIFICACION
			TIEMPO/S
141	Detención anterior a mesa de control (Stop).		●
142	Falta de registro en carne de control.		●
143	Reparaciones autorizadas en parque cerrado.		1'x1
144	Retiro de piezas del vehículo en parque cerrado.		●
145	Entregar auto en parque cerrado previo dentro de hora de tolerancia.		1'x1
146	No entregar vehículo a parque cerrado.		●
147	Motor detenido en largada de etapa o parque de reagrupamiento.		30"
148	Motor detenido en largada de PC.		●
149	Verificar fuera de término.		●
150	No realizar verificaciones.	●	
151	Infracción en verificación adicional.		●
152	No presentar vehículo a parque cerrado final.		●
153	Falta o adulteración de marcas de identificación.		Reglamento Particular

Además de las sanciones previstas en la anterior tabla, se aplicarán las siguientes para el efecto de las competencias:

En Velocidad

- No presentarse a los exámenes médicos pre y post carrera indicada en la reunión de pilotos, se sancionará de acuerdo al numeral 8 de la Tabla de Infracciones y Sanciones durante eventos.

En Rally de Regularidad.

- Un (1) punto por cada segundo de adelanto o atraso sobre la hora ideal de paso por los puestos de control sorpresa. En la meta la penalización será de un (1) punto por cada segundo de atraso y no se penalizará el adelanto. Se exceptúan los casos contemplados en los artículos 47 y 50 del anexo D del R.D.N. en los cuales se procederá de acuerdo con lo dispuesto en tales artículos.
- Dos mil (2000) puntos por pasar fuera de tiempo por un puesto de control o meta de acuerdo con los artículos 47 y 50 del anexo D del R.D.N.
- Dos mil (2000) puntos el infringir por uno cualquiera de los tripulantes de un vehículo participante, la disposición sobre el uso del cinturón de seguridad estipulada, por infringir cualquier competidor la reglamentación sobre el uso del casco de seguridad.

- d. Mil (1000) puntos, por pasar frente a un puesto de control en dirección contraria. Por girar en U, o trompo, echar reverso, o tomar vía alterna dentro de los cien (100) metros anteriores a un puesto de control o meta.
- e. Quinientos (500) puntos, por no asistir a la reunión de participantes. Por no pasar por un control de paso.
- f. Quinientos (500) puntos, por detener el vehículo dentro de los cien (100) metros inmediatamente anteriores o los diez (10) posteriores a un puesto de control o meta, salvo en los casos contemplados en el artículo 34 del anexo D del R.D.N.

Por no estar en el sitio de salida treinta minutos antes de su hora de partida o no presentarse en este sitio a la hora, minuto y segundo en que le corresponda tomar la salida.

ARTICULO Nº 11

Las demás faltas en que incurra un competidor, no tipificadas en el artículo anterior, pero que constituyan violación al Reglamento Deportivo Nacional o Internacional y sus anexos, podrán ser sancionadas por los Comisarios Deportivos de acuerdo a la gravedad de las mismas y con las penas aquí previstas para hechos similares, siempre y cuando correspondan a faltas tipificadas en los decretos 2845 de 1984, 1421 de 1985, la Ley 49 de 1993 y la Ley 845 de 2003.

ARTICULO Nº 12

La acumulación de tres (3) amonestaciones (señalizadas con bandera diagonal o notificadas por escrito), en el transcurso de un periodo de doce (12) meses consecutivos, constituirá por efectos de reincidencia, una falta grave la cual será penalizada automáticamente con una multa equivalente a tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes, valor que deberá ser cancelado antes de su inscripción en el próximo evento en el que desee participar o de la iniciación de una prueba integrante de un evento en el cual se halle inscrito.

ARTICULO Nº 13

En las carreras de velocidad que se realizaren en dos o más series y la clasificación se definieren por los puntos parciales de cada serie, toda sanción a faltas cometidas en carrera se aplicará a la serie en la cual fue impuesta e incidirá únicamente en ella excepto cuando a juicio de los Comisarios Deportivos, la falta o infracción causal amerita una sanción más severa.

ARTICULO Nº 14

En cualquier evento, campeonato o copa donde se permita descartar una prueba para determinar la clasificación final, el piloto no podrá desechar aquella en la cual no haya participado o haya sido desclasificado en una de las series o de la competencia en sí.

ARTICULO Nº 15

Cualquier persona que en una u otra forma intervenga o participe en la organización o realización de un evento no autorizado o avalado por la F.C.A.D. o en un evento ilegal será sancionada por la Comisión Disciplinaria de la misma.

ARTICULO Nº 16

Toda infracción no penalizada de acuerdo a lo previsto en los artículos 5, 25, 28, 29 y 30 del presente Código Disciplinario, será sometida a estudio de la Comisión Disciplinaria.

Todo participante tendrá el derecho de apelar contra las penalizaciones impuestas o decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de un evento ante la Comisión Disciplinaria. Se deberá notificar a los Comisarios Deportivos bajo la pena de pérdida de su derecho por escrito y dentro de la media hora siguiente a su notificación, su intención de apelar esta decisión. El plazo de la interposición ante la Comisión Disciplinaria caduca a los dos días a contar desde la fecha de notificación de la decisión de los comisarios deportivos de la prueba, bajo reserva que la intención de apelar haya sido notificada a los Comisarios deportivos dentro de la hora siguiente a su decisión.

El procedimiento para presentar la apelación será el siguiente: Deberá hacerse por escrito y firmada por el piloto o su delegado debidamente licenciado, con indicación clara de los hechos, las pruebas que pretenda hacer valer, fundamentos normativos y peticiones precisas de la misma.

La apelación deberá acompañarse de una caución cuyo valor será equivalente a dos (2) SMMLV, esta caución será exigible desde el instante en que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar, la cual no será reembolsable si el interesado no continúa con esta intención. En caso que la apelación sea favorable al interesado, al mismo le será devuelto el valor que ha entregado a título de caución, en caso contrario quedara a disposición de la Federación.

PARAGRAFO

Las decisiones provenientes de una revisión técnica mecánica son inapelables.

ARTICULO Nº 17

Toda sanción impuesta por la Comisión Disciplinaria, será notificada mediante resolución motivada que se publicará en las oficinas de la F.C.A.D. y enviada por la secretaría de la misma a la dirección registrada de las personas implicadas. Los recursos que podrán interponer los interesados, están establecidos en los artículos 52 y siguientes del presente Código.

ARTICULO Nº 18

Las normas anteriores se establecen sin perjuicio del derecho a la reclamación de los competidores o personas que se sientan afectadas por hechos ocurridos durante un evento ni de las sanciones que se desprendan de la atención a dichas reclamaciones.

RECLAMACIONES

ARTICULO Nº 19

Toda reclamación que por cualquier motivo se origine en un evento, deberá ser formulada por escrito a las autoridades deportivas del mismo y firmada por el interesado con el nombre legible y el número del vehículo participante, con indicación clara de los hechos, las pruebas que pretenda hacer valer, fundamentos normativos y peticiones precisas de la misma. La reclamación deberá estar acompañada de la suma de dinero

que al efecto disponga el Reglamento Particular respectivo o el Reglamento de la Copa o Campeonato que así lo establezca.

ARTICULO Nº 20

Los términos que se tendrán en cuenta para el trámite de las reclamaciones, serán los siguientes:

1. Reclamaciones por conducta antideportiva y cualquier otra causal diferente a las contempladas en los literales siguientes:
 - a. En carreras de velocidad, hasta veinte (20) minutos después de finalizada la carrera de circuito realizada en dos o más series.
 - b. En Rally, hasta veinte (20) minutos después de la hora de llegada del vehículo reclamante a la meta de la prueba o en Rally realizados en dos o más etapas, a la llegada de la respectiva etapa.
2. Reclamaciones por Clasificaciones.
 - a. Carreras de Velocidad, hasta veinte (20) minutos después de la publicación de los resultados no oficiales.
 - b. Rally, hasta treinta (30) minutos después de la publicación de resultados no oficiales.
3. Reclamaciones por estado mecánico de un vehículo.
 - a. Carreras de velocidad, hasta veinte (20) minutos después de cruzar la meta el último vehículo participante en la carrera o en la serie si se trata de una carrera de circuito realizada en dos o más series.
 - b. Prácticas cronometradas, hasta veinte (20) minutos después de finalizadas las prácticas cronometradas.
 - c. En Rally, hasta veinte (20) minutos después de cruzar la meta.

Pasados los plazos aquí estipulados, no se aceptará ningún tipo de reclamación.

PARAGRAFO 1

Solo se aceptarán reclamaciones firmadas por un solo competidor participante o su delegado debidamente acreditado en la respectiva competencia.

PARAGRAFO 2

No se aceptara una reclamación contra varios competidores.

ARTICULO Nº 21

La suma incluida con una reclamación, se reembolsará al firmante de la misma en aquellos casos en que las autoridades deportivas del evento la encuentren justificada y decidan aceptarla, hecho que deberá ser comunicado por escrito al interesado.

ARTICULO Nº 22

Las autoridades deportivas de un evento automovilístico no aceptarán por ningún motivo reclamaciones verbales. Únicamente le darán curso a las presentadas formalmente ajustándose a los artículos 20 y 21 del presente código. Las reclamaciones escritas, redactadas y presentadas en forma irrespetuosa, serán rechazadas de plano y

el reclamante perderá la suma pagada por ella. Cualquier reclamación de un competidor, delegado, preparador o acompañante acreditado hecha verbalmente en forma airada, grosera, irrespetuosa, descomedida o vociferante, además de no ser tenida en cuenta, será sancionada por los Comisarios Deportivos del respectivo evento en forma inmediata de acuerdo con la tabla de infracciones y sanciones contenida en el artículo 10.

ARTICULO Nº 23

Toda reclamación por el estado mecánico de un vehículo, será considerada como solicitud para que el vehículo sea sometido a revisión técnica, la cual será ordenada por los Comisarios Deportivos del evento.

ARTICULO Nº 24

En todos los casos de reclamación por estado mecánico de un vehículo, el competidor demandado pondrá el vehículo a disposición de la F.C.A.D. y prestará toda su colaboración para efectuar la respectiva revisión técnica. En caso contrario, será desclasificado de la competencia, si se contempla una posible sanción más alta el caso será remitido a la Comisión Disciplinaria para su estudio y aplicación de la sanción a que hubiere lugar.

ARTICULO Nº 25

En todos los casos de reclamación por estado mecánico de un vehículo, se procederá como sigue:

1. El vehículo será sellado por los Comisarios Técnicos para revisión posterior en presencia de un Comisario Deportivo.
2. Si después de ser sellado el vehículo requiere atención mecánica, ésta deberá ser autorizada por al menos uno de los Comisarios Técnicos y efectuada en presencia del mismo y del Comisario Deportivo que presencio el sellamiento. La infracción de esta norma causará la exclusión inmediata del vehículo.

ARTICULO Nº 26

En caso que las autoridades deportivas de un evento encuentren que una reclamación no está fundamentada y por tanto decidan no aceptarla, se dispondrá de la suma consignada con ella como sigue:

1. Reclamaciones por estado mecánico de un vehículo, el valor total del depósito será destinado para compensar al competidor del vehículo objeto del reclamo, los gastos de revisión del mismo.
2. Reclamaciones por conducta antideportiva o cualquier otra causal diferente a la del literal anterior, el valor total del depósito quedará a disposición de la tesorería de la F.C.A.D.

ARTICULO Nº 27

Las decisiones adoptadas con respecto a una reclamación o la Revisión Técnica ordenada por los Comisarios Deportivos, serán notificadas personalmente al interesado por escrito, con registro de la fecha y hora de notificación por las Autoridades deportivas del evento.

RECURSOS ANTE LAS RECLAMACIONES

ARTICULO Nº 28

Por la decisión notificada de conformidad con el artículo anterior, cabe el recurso de reposición ante las autoridades del evento, presentado por escrito dentro de los veinte (20) minutos siguientes a la notificación.

ARTICULO Nº 29

Las decisiones adoptadas por las autoridades deportivas de un evento, respecto de una reclamación o un recurso de reposición son apelables, con excepción de aquellas que provengan de una decisión técnica mecánica, las cuales son inapelables.

CALIFICACIÓN DE LA FALTA Y SU SANCIÓN

ARTICULO Nº 30

Se consideran faltas todas acciones u omisiones que transgredan las normas deportivas, estatutarias y reglamentarias que rigen la disciplina deportiva.

ARTICULO Nº 31

Las faltas disciplinarias ocurridas fuera de juego o competencia, se califican como leves, graves y muy graves, teniendo en cuenta su naturaleza y efectos, a las modalidades, circunstancias de atenuación o agravación, los motivos determinantes y los antecedentes del infractor y de acuerdo con la gravedad de la misma, debiendo ser conocidas y resueltas por los Comisiones Disciplinarias.

Las faltas cometidas en desarrollo de juego o competencia, que estén señaladas en los reglamentos específicos, corresponde sancionarlas a las Autoridades Disciplinarias, creadas para el respectivo evento.

PARÁGRAFO.

Cuando la gravedad de la falta o extinción de las facultades sancionadoras, las autoridades disciplinarias consideren que deben imponerse una sanción mayor a la asignada por éstas, deberán dar traslado a la Comisión Disciplinaria.

ARTICULO Nº 32

Se consideran faltas leves y sus sanciones serán:

1. Las manifestaciones verbales, que vayan en perjuicio moral de persona natural o jurídica de la actividad deportiva: SUSPENSIÓN DE UNO (1) A TRES (3) MESES O MULTA.
2. La crítica, protesta o reclamación indebida, a las decisiones proferidas por un club o la Federación, en cada uno de los respectivos casos: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CUATRO (4) MESES O MULTA.
3. Los actos que denoten intención de perjudicar moral o físicamente a persona natural o jurídica de la actividad deportiva: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CUATRO (4) MESES O MULTA.

4. Las declaraciones que se hagan a los medios de comunicación, (radio, prensa, televisión, etc.) que ajuicio del club o la Federación, en cada caso perjudiquen el normal desarrollo de las diferentes actividades o programas: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CUATRO (4) MESES O MULTA.

ARTICULO Nº 33

Se consideran faltas graves y sus sanciones serán:

1. Guardar silencio o coonestar cualquier hecho que se vaya en contra del club o la Federación, en cada caso respectivo: SUSPENSIÓN DE TRES (3) MESES A UN (1) AÑO O MULTA.
2. El desacato, desobediencia o renuncia al cumplimiento de las disposiciones legales, estatutarias o reglamentarias que rigen el deporte del automovilismo en el país: SUSPENSIÓN DE TRES (3) MESES A UN (1) AÑO O MULTA.
3. Hacer uso indebido y sin autorización del nombre o símbolo de la Federación: SUSPENSIÓN DE SEIS (6) MESES A UN (1) AÑO O MULTA.
4. Hacer declaraciones a medios de comunicación que perjudiquen la imagen de la Federación y lanzar acusaciones de índole penal contra personas de la Federación, sin plenas pruebas: SUSPENSIÓN DE UNO (1) A DOS (2) AÑOS O MULTA.
5. Agredir de hecho a un dirigente, deportista, personal auxiliar, técnico, de juzgamiento: SUSPENSIÓN DE UNO (1) A TRES (3) AÑOS O MULTA.
6. El uso indebido de bienes muebles e inmuebles de propiedad o que tenga bajo su administración la Federación: SUSPENSIÓN DE UNO (1) A TRES (3) AÑOS.
7. El incumplimiento reiterado de órdenes e instrucciones emanadas de Órganos Deportivos competentes: SUSPENSIÓN DE UNO (1) A CUATRO (4) AÑOS.
8. Los actos notorios y públicos que atenúen a la dignidad y decoro deportivos: SUSPENSIÓN DE UNO (1) A CUATRO (4) AÑOS.
9. El ejercicio de actividades públicas o privadas declaradas incompatibles con la actividad o función deportiva desempeñada: SUSPENSIÓN DE UNO (1) A CUATRO (4) AÑOS.

Las anteriores conductas pueden dar lugar a la sanción de multa que será desde medio salario mínimo mensual vigente hasta nueve (9) salarios mínimos legales vigentes.

ARTICULO Nº 34

Se considerarán faltas muy graves y sus sanciones serán:

1. Falsedad en cualquier documentación, bien sea deportiva o administrativa: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CINCO (5) AÑOS, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal a que diere lugar.
2. El doble registró ante autoridad deportiva competente para cualquier actividad programada: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CINCO (5) AÑOS.
3. El valerse de artimañas o de cualquier otra circunstancia o modalidad, para sustraer documentos de las oficinas de un Club o la Federación: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CINCO (5) AÑOS, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal a que diere lugar.

4. Contraer o suscribir contratos, convenios o cartas de intención sin tener expresa autorización para ello a nombre de un Club o la Federación: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CINCO (5) AÑOS.
5. Suplantar personas, directivos, deportistas, jueces etc.: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CINCO (5) AÑOS, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal a que diere lugar.
6. La promoción, incitación o utilización de sustancia y métodos prohibidos en el deporte, como Doping así como la negativa a someterse a los controles exigidos por órganos y personas competentes o cualquier otra acción u omisión que impida o perturbe la correcta realización de dichos controles: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CINCO (5) AÑOS, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal a que diere lugar.
7. La promoción, incitación o utilización de la violencia en el deporte: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CINCO (5) AÑOS, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal a diere lugar.
8. Los abusos de autoridad: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CINCO (5) AÑOS.
9. Los quebrantamientos de sanciones impuestas: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CINCO (5) AÑOS.
10. Las actuaciones dirigidas a predeterminar mediante precio, intimidación o simples acuerdos, el resultado de una prueba o competición: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CINCO (5) AÑOS.
11. Cohechar cualquiera de las anteriores faltas: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CINCO (5) AÑOS.
12. La promoción, gestión, realización, participación y asistencia a eventos ilegales, es decir a eventos que no tengan el aval de la Federación: SUSPENSIÓN DE DOS (2) A CINCO (5) AÑOS, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal a diere lugar.

Se considerarán además de las anteriores infracciones muy graves de los Presidentes y demás miembros directivos de la Federación, las siguientes:

- a. El incumplimiento de los acuerdos de la Asamblea General, así como los reglamentos electorales y demás disposiciones estatutarias o reglamentarias en supuestos manifiestamente muy graves: DESTITUCIÓN DEL CARGO.
- b. La no convocatoria, en los plazos o condiciones legales, de forma sistemática y reiterada, de los órganos federativos: DESTITUCIÓN DEL CARGO.
- c. La incorrecta utilización de los fondos privados o recursos y aportes de fondos públicos: DESTITUCIÓN DEL CARGO. Lo anterior sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal a que diere lugar.
- d. El compromiso económico en gastos, sin la debida autorización: DESTITUCIÓN DEL CARGO.
- e. La organización de actividades o competencias deportivas oficiales de carácter internacional, sin la debida y reglamentaria organización y aprobación: DESTITUCIÓN DEL CARGO.

Las anteriores conductas pueden dar lugar a la sanción de multa que será de medio salario mínimo mensual vigente hasta nueve (9) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

ARTICULO Nº 35

Las sanciones establecidas en los artículos 32, 33 y 34 son impuestas únicamente por Comisión Disciplinaria.

ARTICULO Nº 36

Toda suspensión se entiende para toda actividad a nivel regional, nacional o internacional por el término estipulado.

ARTICULO Nº 37

El Órgano de Administración de la Federación está en la obligación de hacer cumplir las providencias del Comisión Disciplinaria, una vez ejecutoriadas.

ARTICULO Nº 38

Son circunstancias atenuantes las siguientes:

- a. El haber observado buena conducta anterior.
- b. El haber obrado por motivos nobles o altruistas.
- c. El haber confesado voluntariamente la comisión de la infracción.
- d. El haberse arrepentido espontáneamente por la infracción cometida.
- e. El haber procurado evitar espontáneamente los efectos nocivos de la infracción, antes de iniciarse la acción disciplinaria.
- f. El haber sido inducido a cometer la infracción por un técnico, directivo o personal científico.
- g. El haber precedido, inmediatamente a la infracción, una provocación injusta y suficiente.

ARTICULO Nº 39

Son circunstancias agravantes las siguientes:

El haber incurrido dentro de los tres (3) años anteriores en infracciones disciplinarias graves o muy graves que dieron lugar a la aplicación de alguna sanción.

El reincidir en la comisión de infracciones leves, en los doce (12) meses inmediatamente anteriores.

- a. El haber procedido por motivos innobles o fútiles.
- b. El haber preparado ponderadamente la infracción.
- c. El haber obrado con la complicidad de otra u otras personas.
- d. El haber cometido la infracción para ejecutar u ocultar otra.
- e. El haber intentado atribuir a otro u otros la responsabilidad de la infracción.
- f. Ser dirigente, director técnico, juez o delegado.
- g. Si el hecho se realiza cuando lleva la representación del país.
- h. Tener autoridad sobre quien resulta ofendido.

CAPITULO IV DEL PROCEDIMIENTO

ARTICULO N° 40 De las diligencias preliminares, archivo apertura de investigación

Conocido el hecho por el Comisión Disciplinaria, éste podrá considerar las prácticas de diligencias preliminares que estime conveniente, su archivo o apertura de la investigación.

ARTICULO N° 41 De las diligencias preliminares

Recibido el informe, queja o demanda por el Comisión Disciplinaria, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recibo podrá ordenar las diligencias preliminares con el fin de precisar si se ha infringido el Código Disciplinario.

ARTICULO N° 42 Del archivo

Practicadas las diligencias preliminares si se establece que no ha habido infracción al Código Disciplinario, se ordenará el archivo de lo actuado. Contra ésta providencia no procede recurso alguno.

ARTICULO N° 43 Apertura de la investigación

La Comisión Disciplinaria conocerá de oficio, o mediante queja, de las infracciones disciplinarias.

Conocidas las infracciones por la Comisión Disciplinaria, éste dispondrá de cinco (5) días para dictar la providencia en la que se consignen los hechos u omisiones sobre los que recaerá la investigación y las disposiciones del Código Disciplinario que se consideren infringidas.

El auto se notificará personalmente al presunto infractor dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, con la advertencia de que no es susceptible de recurso alguno.

Si no pudiere cumplirse la notificación personal en la dirección registrada en el respectivo Club o la Federación, se fijará un aviso en lugar visible en la sede del organismo deportivo, en donde se le prevendrá que si no se presenta dentro de los cinco (5) días siguientes al respectivo tribunal a recibir la notificación, se le designará un defensor de oficio.

Vencido el término señalado en párrafo anterior, sin que el investigado compareciere, se le designará un defensor de oficio, con quien se le adelantará el procedimiento.

PARÁGRAFO

Las Comisión Disciplinaria de los clubes ó de la Federación formarán listas de personas que puedan ser designadas defensores de oficio.

ARTICULO N° 44 Solicitud, decreto y práctica de pruebas

El investigado dispondrá de un término de cinco (5) días para solicitar pruebas y la Comisión Disciplinaria de quince (15) días para decretar y practicar las pruebas ordenadas de oficio o solicitadas por el investigador.

ARTICULO N° 45 Medios de prueba

Servirán como medios de prueba: Las declaraciones juramentadas, los documentos, los indicios, los informes técnicos o científicos y cualquier otro que sea útiles para la información del convencimiento de la Comisión Disciplinaria.

Podrán oírse en exposición espontánea al presunto infractor, al que, en la misma oportunidad, se le permitirá allegar documentos que respalden su exposición.

ARTICULO Nº 46 Término para alegar

Vencido el término probatorio, el investigado dispondrá de cinco (5) días para presentar el alegato.

ARTICULO Nº 47 Término para fallar

El Tribunal dispondrá de un término de cinco (5) días para proferir su fallo.

ARTICULO Nº 48

Las decisiones de la Comisión Disciplinaria se adoptarán mediante resoluciones escritas, se motivarán al menos en forma sumaria. Y serán firmadas por sus miembros, que estén de acuerdo, que asistieron a la reunión y por el secretario. El desacuerdo deberá quedar y presentado por escrito.

ARTICULO Nº 49 Notificación personal y por edicto

Las decisiones de la Comisión Disciplinaria se notificarán personalmente al investigado y en la diligencia respectiva se dejará constancia de los recursos que contra ella proceden.

Si no se pudiere cumplir la notificación personal, se fijará un edicto en lugar visible al respectivo Tribunal, con inserción de la parte resolutive de la providencia, por el término de cinco (5) días.

ARTICULO Nº 50 Notificación por estado

Con excepción de las providencias a que se refieren los artículos 24 y 30, las demás que se dicten dentro del procedimiento disciplinario se notificarán por estado, que se cumplirá por notación en estados que elaborará el secretario en papel común un (1) día después de la fecha del auto y permanecerá fijado por igual termino, vencido el cual se entiende efectuada.

ARTICULO Nº 51 Recursos

Contra la providencia de la Comisión Disciplinaria que deciden sobre la investigación, proceden los recursos de reposición y apelación.

ARTICULO Nº 52 Oportunidad y trámite del recurso de reposición

El recurso de reposición deberá interponerse por escrito en el que se expresen las razones que lo sustentan, dentro de los tres (3) días siguientes a la notificación del fallo, el tribunal dispondrá de un término de cinco (5) días para resolverlo.

ARTICULO Nº 53 Oportunidad y forma del recurso de apelación

El recurso de apelación puede interponerse ante la Comisión Disciplinaria que impuso la sanción en el acto de notificación o por escrito dentro de los cinco (5) días siguientes y podrá ejercitarse directamente o como subsidiario del de reposición.

PARÁGRAFO

Se podrá tramitar directamente por el recurrente o a través del organismo de inferior jerarquía.

ARTICULO Nº 54 Efectos del recurso

Dentro de los tres (3) días siguientes a la interposición del recurso de apelación, la Comisión Disciplinaria competente lo concederá en el efecto suspensivo y remitirá el expediente al organismo respectivo.

ARTICULO Nº 55 Término para admitir el recurso

Recibido el expediente por la Comisión Disciplinaria de segunda instancia, éste dentro de los cinco (5) días siguientes, resolverá sobre admisibilidad del recurso. Contra el auto que lo niegue podrá interponerse el recurso de reposición, el que se resolverá de plano.

ARTICULO Nº 56 Trámite del recurso

Admitido el recurso de la Comisión Disciplinaria competente dispondrá del término de diez (10) días para decretar y practicar pruebas que fueren procedentes, solicitadas por el recurrente o decretadas de oficio en el auto que admite el recurso.

ARTICULO Nº 57 Decisión

Vencido el término probatorio o practicado las pruebas, la Comisión Disciplinaria dispondrá de diez (10) días para dictar el fallo correspondiente, el que se notificará en la forma prevista en el artículo 18 de este Código Disciplinario.

ARTICULO Nº 58

La Comisión Disciplinaria proferirá sus fallos con base en el Código Disciplinario, aprobado por la Asamblea de afiliados de la Federación.

ARTICULO Nº 59

Toda demanda, reclamación, queja o recurso de reposición o apelación, serán presentados así:

- a. Por escrito y debidamente sustentado, con indicación clara de los hechos, las pruebas que pretenda hacer valer, fundamentos normativos y peticiones precisas de la misma.
- b. Ante el organismo competente en cada caso.
- c. Por la persona afectada con la medida, o su apoderado, a quien se le haya conferido poder debidamente constituido.
- d. Dentro del procedimiento y términos estipulados en el presente Código Disciplinario o reglamento.

Si es recurso de apelación, podrá remitirse directamente por el recurrente o a través del organismo de inferior, anexando, éste y el expediente original de primera instancia al superior competente.

ARTICULO N° 60 Prescripción de las Infracciones

Las sanciones prescribirán a los tres (3) años, dos (2) años o al año según se trate de las que corresponden a infracciones muy graves, graves o leves, comenzándose a contar el plazo de prescripción el día siguiente a la comisión de la infracción o desde el momento en que se tuvo conocimiento de ésta.

Se interrumpe con la notificación en debida forma del auto que da inicio a la investigación disciplinaria, proferida por la Comisión Disciplinaria del organismo correspondiente y empezará a contar una sola vez igual término al de la prescripción.

ARTICULO N° 61

El fiscal principal o suplente, pueden constituirse en parte dentro del proceso disciplinario, con el fin de que se cumplan los procedimientos y podrán solicitar la práctica de pruebas o aportar algunas de más actuaciones que se consideren indispensables para el esclarecimiento de los hechos.

ARTICULO N° 62

El presente Código Disciplinario deroga cualquier disposición en contrario y regirá a partir del 1 de Enero del 2015.



FEDERACION COLOMBIANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL