

G L O S A R I O
Reglamento De las Pruebas de Regularidad
FEDERACION DE AUTOMOVILISMO DE REGULARIDAD DE CHILE
“F A R C H I”

Terminología	Significado o interpretación	Art. N°	Pág. N°
Aumento de Marcha	Son los aumentos de velocidad que establece el Director de la Prueba en la Hoja de Ruta para establecer más competitividad en la realización de ella.		
Autocontroles	Son las referencias, ubicadas a la derecha del camino, que están definidas en la Hoja de Ruta en las que los competidores deberán registrar sus tiempos de pasada. En la Hoja de Ruta se define la señalética vial, sus términos oficiales según la Ley de Tránsito o, si fuera el caso, letreros publicitarios, arquitectura vial o aquel que defina muy claramente el Director de la Prueba, cuando no existe señalización vial adecuada al diseño y cálculo de la prueba.	12	6
Autolargada	Es el reinicio de la competencia, cuando así lo haya establecido el Director de la Prueba, luego de haber sorteado la dificultad que exigió tal medida. El competidor deberá reiniciar la marcha en el tiempo que se señala en la Hoja de Ruta y registrarlo en su hoja.		
Autozonas	Son dos referencias sin tiempo, ubicadas en los lugares definidos en la ruta, elegidos por el Director de la Prueba y estipulados en la Hoja de Ruta. El competidor deberá anotar en su Hoja de Ruta el espacio de tiempo comprendido entre ambas referencias. En la planilla de autocontroles indicará en ella los minutos correspondientes y el competidor los segundos, décimas o centésimas según sea la categoría en que compite.	12	6
Bandera Amarilla	Es la Bandera de Color Amarillo que porta el Director adjunto y que señala el fin de la prueba en el lugar determinado por el Director de la Prueba, en dicho lugar los competidores disponen de 10 minutos para completar su planilla de autocontroles y entregársela a éste a menos que en la Hoja de Ruta se disponga otra cosa.		
Boletín	Es obligación del Director de la Prueba hacer llegar, por el medio mas rápido e idóneo, a los competidores, con 15 días de anticipación, la información de la prueba que se realizará, fecha, hora, la ruta a seguir, punto de largada y de llegada y demás pormenores de la misma.	2	1
Cambio de Velocidad	Son los adelantos o retrasos de marcha que establece el Director de la Prueba ya sea por situaciones topográficas, viales o de otorgarle a la competencia algunos grados de dificultad que pongan a prueba al competidor.	11	4
Categoría Novicios	Son aquellos participantes que corren por primera vez o que han estado más de doce meses sin competir. Su nivel de exigencia es menor que en las otras categorías, cuentan con mayores apoyos y sus tiempos de competición se miden en segundos, equivaliendo cada uno de ellos a una falta, en el tiempos equivocados en sus tiempos reales de pasada en cada uno de los autocontroles designados en la Hoja de Ruta.		
Comisión de Ranking	Es el órgano designado por el Directorio de Farchi para asesorar y colaborar al Director de la Prueba para revisar, calcular y definir los lugares y puntajes que cada participante haya obtenido en la competencia.		
Control Secreto	Es un Director designado por el Director de la Prueba para controlar la pasada de coche en competencia, en lugar desconocido, tomar nota de los tiempos de control de cada coche frente a la pasada elegida por el Director de la Prueba. En dicha planilla se define el tiempo ideal de pasada y la labor del Control Secreto es solo registrar en ella el tiempo real de pasada.	12	6

Corrección de tiempos	<p>Cada error respecto del tiempo de pasada y el tiempo ideal, implica una acumulación de segundos o centésimas de segundo que es necesario corregir para ajustarse lo más posible al tiempo real y no recibir penalizaciones en los controles secretos. Existe una fórmula matemática para hacer la corrección. El tiempo a corregir puede ser para recuperar tiempo perdido como para ajustar tiempo ganado. Esto se puede hacer aumentando la velocidad o disminuyéndola, según sea el caso. El ideal es hacer la corrección aumentando/disminuyendo la velocidad en 10KxH respecto de la velocidad establecida en la prueba tanto como sean los segundos adelantados/disminuidos, tomando como base el siguiente ejemplo: Velocidad de la prueba : 80kxh u 81kxh u 82kxh, según sea el caso</p> <table border="1" data-bbox="459 685 1235 1074"> <thead> <tr> <th>Tiempo a corregir</th> <th>80kxh</th> <th>81kxh</th> <th>82kxh</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1" a recuperar o perder</td> <td>8.0</td> <td>8.1</td> <td>8.2</td> </tr> <tr> <td>2 " ídem</td> <td>16.0</td> <td>16.2</td> <td>16.4</td> </tr> <tr> <td>3 " ídem</td> <td>24.0</td> <td>24.3</td> <td>24.6</td> </tr> <tr> <td>4 " ídem</td> <td>32.0</td> <td>32.4</td> <td>32.8</td> </tr> <tr> <td>5 " ídem</td> <td>40.0</td> <td>40.5</td> <td>41.0</td> </tr> <tr> <td>6 " ídem</td> <td>48.0</td> <td>48.6</td> <td>49.2</td> </tr> <tr> <td>7 " ídem</td> <td>56.0</td> <td>56.7</td> <td>57.4</td> </tr> <tr> <td>8 " ídem</td> <td>1'4"</td> <td>1'4"80</td> <td>1'5"60</td> </tr> <tr> <td>9 " ídem</td> <td>1'12"</td> <td>1'12"90</td> <td>1'13"60</td> </tr> <tr> <td>10 " ídem</td> <td>1'20"</td> <td>1'21"</td> <td>1'22"</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ejemplo: Si Ud. necesita rectificar su velocidad para recuperar o perder tiempo erróneo de pasada en 6 segundos y la velocidad de la prueba es 81kxh debe aumentar/disminuir su velocidad de desplazamiento en 10 kxh durante 48 segundos sesenta centésimos. O sea que Ud. deberá correr a 91kxh durante dicho tiempo y habrá corregido el tiempo erróneo. Si Ud. desea hacer la corrección en forma mas rápida puede hacerlo aumentando/disminuyendo la velocidad al doble (20kxh) para cual el tiempo que empleará para la corrección será la mitad de lo que señalan los ejemplos.</p>	Tiempo a corregir	80kxh	81kxh	82kxh	1" a recuperar o perder	8.0	8.1	8.2	2 " ídem	16.0	16.2	16.4	3 " ídem	24.0	24.3	24.6	4 " ídem	32.0	32.4	32.8	5 " ídem	40.0	40.5	41.0	6 " ídem	48.0	48.6	49.2	7 " ídem	56.0	56.7	57.4	8 " ídem	1'4"	1'4"80	1'5"60	9 " ídem	1'12"	1'12"90	1'13"60	10 " ídem	1'20"	1'21"	1'22"		
Tiempo a corregir	80kxh	81kxh	82kxh																																												
1" a recuperar o perder	8.0	8.1	8.2																																												
2 " ídem	16.0	16.2	16.4																																												
3 " ídem	24.0	24.3	24.6																																												
4 " ídem	32.0	32.4	32.8																																												
5 " ídem	40.0	40.5	41.0																																												
6 " ídem	48.0	48.6	49.2																																												
7 " ídem	56.0	56.7	57.4																																												
8 " ídem	1'4"	1'4"80	1'5"60																																												
9 " ídem	1'12"	1'12"90	1'13"60																																												
10 " ídem	1'20"	1'21"	1'22"																																												
Charlas de Regularidad	Un día antes de la realización de la Prueba habrá un Director, designado por el Directorio, previa cita, para proporcionar a los Competidores, una suerte de adiestramiento y conocimientos acerca de la regularidad.																																														
Director de la Prueba	Es la persona designada por el Directorio para dirigir, medir, diseñar y controlar la Prueba de Regularidad. Es la máxima autoridad durante la competencia. Sus atribuciones y obligaciones están contenidas en este Reglamento de Pruebas de Regularidad	Varios	Varias																																												
"entre y entre"	Es el rango de tiempo entre x minutos 45 segundos y el minuto siguiente 15 segundos: en la Hoja de Ruta se indica el tiempo bajo la denominación "XX", o sea no menciona el minuto del autocontrol, lo que significa que el tiempo real está ubicado dentro del rango mencionado anteriormente.	12	5																																												
Hoja de Ruta	Es la planilla en donde se define la ruta a recorrer, velocidad de competencia, autocontroles, tests, neutralizaciones, punto de largada y meta y en fin, todas las referencias que encontrará el participante a lo largo de la ruta y cuyas definiciones y nomenclaturas están definidas en el Reglamento. En ella se detallan las señalizaciones que se deberán observar y anotar los tiempos reales de pasada por cada una de ellas.	11	4																																												

Juez de Largada	Es el Director designado por el Director de la Prueba y que dará inicio a la competencia: ordenando los coches, mostrarle el reloj a los competidores para que le den la puesta en marcha a sus propios relojes. Registrará en la planilla de largada el tiempo de largada de cada coche y comprobará que éste se ciña a las normas que establece este reglamento.		
Meta	Meta o bandera amarilla es el lugar elegido y calculado por el Director de la Prueba para el término de la competición, en dicho lugar habrá un Director provisto de una bandera cuadrículada de colores blanco y negro o bien, de color amarillo.		
Neutralizaciones	Son los espacios de la ruta en donde los competidores dejan, momentáneamente, de competir para sortear las dificultades del terreno o las exigencias viales de las pistas. En la hoja de ruta se define claramente la dificultad que exige tal medida, el espacio de terreno, señalizaciones en donde comienza y en donde termina o se reinicia la competencia indicando el tiempo en que se debe dar comienzo a la autolargada.		
Odómetro o instrumental del coche para medir la velocidad.	Instrumento que mide la velocidad de desplazamiento del coche y que forma parte del instrumental inserto en el panel del mismo. Puede ser de mecanismo mecánico o electrónico. Alguno de ellos puede venir de fábrica expresados en millas. Para convertirlo a km/h es necesario multiplicar la velocidad expresada en millas por el factor 1,609 lo que dará por resultado la cifra en km/h.		
Pie de Salida	Es la última de la tanda de referencias, la que le servirá al competidor para poder establecer su velocidad ideal.		
Pie de Apoyo	Es la referencia proporcionada antes o después de un autocontrol.		
Planilla de Autocontrol	Es una planilla que se adjunta a la Hoja de Ruta en la que se identifican cada uno de los autocontroles, mencionando el minuto de pasada. Cada competidor deberá anotar en ella los segundos, décimas o centésimas de pasada, según categoría en que participe.		
Planilla de Autocomputación	Es la planilla que proporciona el Director de la Prueba, luego de recibidas todas las planillas de autocontrol, según los plazos estipulados. En ella se contiene, en una columna, el tiempo ideal, en otra el tiempo real. La tercera columna es para anotar las faltas cometidas, tanto en autocontroles, test o autozonas. En un recuadro especial se consigna el resumen de todas las faltas cometidas más las obtenidas en los controles secretos. Esta planilla es revisada y visada por el Director de la Prueba para obtener y determinar a los ganadores de cada competición. Posteriormente pasa a la Comisión Ranking para la confección del listado y ratificar o corregir los resultados de cada competidor, según la categoría en que participe. Este informe es definitivo y en base a él se confeccionará el ranking final.		
Primera Categoría	Son aquellos regularistas que ya han participado en anteriores categorías. Su nivel de exigencia es mayor que en la Categoría Novicios y los grados de dificultad también lo son ya que cuentan con menos "pies de apoyo", mayor número consecutivo de autocontroles y sus tiempos se miden en centésimas de segundo, siendo cada uno de ellos una falta comparado con el tiempo ideal de pasada por cada uno de los autocontroles.		
Punto de Largada	Es el lugar físico de inicio de la prueba designado por el Director de la Prueba. En ella el Juez de Largada ordena los coches, revisa que se cumplan todas las exigencias del Reglamento y les da los competidores el tiempo de puesta en marcha de sus relojes.		

Referencias	Son las señalizaciones viales, letreros publicitarios, hitos, mobiliario caminero, postaciones, baranda de puentes, en fin, toda señalización definida en el Reglamento del Tránsito u otras referencias por las que opte el Director de la Prueba y que estén a su alcance en el diseño y trazado de la prueba de regularidad.		
Retraso de Marcha	Es la disminución de la velocidad en que se compite, por decisión del Director de la Prueba, ya sea como para agregar un mayor grado de dificultad como para ajustarse a la velocidad máxima que establezca la Autoridad competente en determinados puntos del camino.		
Simbología o señales viales	Detalle de las abreviaturas utilizadas en las Hojas de Ruta: LC Letrero Caminero SC Signo Caminero (blanco o amarillo) LT Letrero Turístico (ahora color café, antes azul) LP Letrero Publicitario, generalmente grande, L Letrero L.Colg Letrero colgante, generalmente en portal. Prtl Portal, estructura de metal que soporta señalizaciones viales que cruzan o no el camino. Izq Indica que la señalización está a la izquierda Der Indica que la señalización está a la derecha † Animita (pequeña capilla que, en Chile, recuerda el lugar donde murió alguien.) Pte Puente P Poste de cemento, hierro o madera. Km/h Kilómetros por hora. Par. Letrero azul con letra P, paradero de buses Gar. Garita o cobertizo para peatones en espera.		
Taqueo	Es el acto manual de poner en marcha el cronómetro del competidor a la orden manifestada por el Juez de Largada y, una vez en la ruta, el acto de detener el "LAP" del cronómetro para detener su carrera y anotar el tiempo de pasada en la Hoja de Ruta y luego darle su reinicio para la próxima anotación. Es recomendable el uso de dos cronómetros por si, accidentalmente, fallara uno.		
Tiempo Ideal	Es el que resulta del cálculo exacto de la medición del terreno a recorrer versus la velocidad establecida en la Prueba.		
Tiempo Real	Es aquel que señala ya sea el reloj del competidor o del tiempo ajustado que él haya determinado y que se indica en la planilla de autocontrol, traspasado posteriormente a la planilla de autocomputación.		
Velocidad de competición	La velocidad que determine el Director de la Prueba, nunca será mayor que la que establezca el Reglamento del Tránsito y que está debidamente señalizada en el camino o ruta a seguir.		
Velocidad de desplazamiento	Muchas veces el piloto necesita saber con exactitud a que velocidad se está realmente desplazando. Para ello tome como dato la referencia dada en la hoja de ruta y compárelo con el tiempo real de pasada. Para esto será necesario que reduzca a segundos tanto el tiempo de la referencia como la del tiempo real. Ejemplo: Velocidad de la Prueba: 81kxh Referencia dada: 0 H 12' 40" Tiempo real de pasada: 0 H 12' 49" (Esto significa que Ud. pasó 9 segundos atrasado) 12' es igual a (12x60) = 720" mas + 40" = 760 12' es igual a (12x60) = 720" mas 49" = 769		

	$\frac{81\text{kxh} \times 760 \times 1,000}{769} = 80.052$ <p>Su velocidad real de desplazamiento es 80.052kxh y no 81</p> <p>Recuerde que los errores de cada referencia se van acumulando con los de la referencia anterior de ahí, entonces la ventaja de lograr la velocidad mas ajustada posible.</p>		
Velocímetro	Es el odómetro (instrumento de medición del panel del coche que establece la velocidad de desplazamiento del mismo) instalado dentro del panel del vehículo cuyo funcionamiento puede ser por sistema mecánico o electrónico.		
Velocímetro Libre	Es el aparato de medición de velocidad de desplazamiento adaptado exteriormente al panel de instrumentación original del coche.		
Velocímetro Original	Es el odómetro original provisto por el fabricante del automóvil, sin ninguna modificación ni interna ni externa.		

Este Glosario fue preparado por el Director Sr. Pedro Martínez y revisado y aprobado por el Directorio.
03/2008

Versión 20/03/08