

FEDERACION DE AUTOMOVILISMO DE REGULARIDAD DE CHILE F A R C H I

REGLAMENTO GENERAL DE PRUEBAS DE REGULARIDAD

AUTORIDAD DE FARCHI

Art. Nº 1 La Federación de Automovilismo de Regularidad de Chile, Farchi, hará disputar, de acuerdo a las disposiciones de este Reglamento, todas las pruebas de regularidad que bajo su control, se corran en el territorio de la República de Chile.

Para el desarrollo de sus actividades, Farchi se encuentra afiliada a la corporación de derecho privado denominada "Canal Recreativo Nacional", integrado al Sistema Nacional de Deportes y Recreación de la Dirección General de Deportes y Recreación DIGEDER (hoy Chiledeportes).

Farchi ha asumido desde siempre la responsabilidad organizativa de los Campeonatos Nacionales de la especialidad, que efectuándose en Chile desde 1959 y también la organización de diversos campeonatos regionales y pruebas internas de clubes o asociaciones afiliadas, como asimismo, pruebas recreativo-deportivas de instituciones públicas o privadas que los soliciten.

DATOS DE LA PRUEBA

Art. Nº 2 Los datos particulares de cada prueba, prescrita por este Reglamento General, que se refieren a distancia total, lugar de partida, hora de iniciación, premios, tramitaciones aduaneras y otros datos, serán estipulados sucintamente en el Boletín Informativo de cada prueba que el Directorio de Farchi o del Club o institución organizadora deberá confeccionar quince (15) días antes de cada competencia.

Los datos técnicos y específicos de cada prueba, referentes a promedios de velocidad, puntos de control y número de los mismos, serán absolutamente secretos y solo podrán ser divulgados el día de la prueba a través de la Hoja de Ruta o una vez finalizada la Prueba, según corresponda.

DIRECTOR DE LA PRUEBA

Art. Nº 3 Para cada prueba de regularidad que se lleve a efecto, el Club organizador deberá designar a un Director General de la misma, el cual deberá ser ratificado o rechazado por FARCHI. Tratándose de pruebas de Campeonato Nacional, este director deberá haber participado en primera categoría a lo menos un año.

"El Director designado y el equipo que colabore con él no podrán participar en ella, ya que tienen la responsabilidad de guardar el secreto de planillas y métodos de fiscalización y control".

El Director de la Prueba tendrá la obligación de enviar a FARCHI, con quince (15) de anticipación, el Boletín Informativo de la prueba que deberá contener, como mínimo, los siguientes datos:

- a) Nombre del Club Organizador
- b) Calidad de la Prueba
- c) Nombre del Director
- d) Fecha, lugar y hora de partida
- e) Recorrido exacto
- f) Kilometraje a recorrer
- g) Inscripciones: valor, plazo y lugar
- h) Lugar y hora de entrega de las hojas de ruta, planilla de autocontrol y planilla de autocomputación
- i) Premios y
- j) Otras indicaciones particulares de la prueba

El Director de la Prueba tendrá la responsabilidad total del control y desarrollo de la competencia y todo punto no previsto en el Reglamento General de Prueba será resuelto por el, sin perjuicio de las reclamaciones de los participantes a que se alude en el Artículo 29 de este Reglamento,

El Director de la Prueba, además, deberá recorrerla previamente tal como se realizará la competencia el día de la prueba.

El Director de una prueba de Campeonato Nacional o Regional tiene la obligación de enviar a FARCHI, todos los antecedentes que fueron necesarios para la realización y desarrollo de la misma, tales como: Hoja de Medición; cálculo de la medición y controles; hoja de ruta; tiempos ideales de los controles; ubicación de los mismos; tarjetas de autocontroles de discos; planillas de autocontroles; planillas de controles secretos; planillas de autocomputación, el día hábil siguiente a la disputa de la prueba. Respecto de las demás pruebas solo existirá la obligación de enviar un informe dentro del mismo plazo sobre el desarrollo de la prueba, con indicación de los participantes y resultados.

DE LAS SANCIONES AL DIRECTOR

Art. N° 4 El Director que organice una prueba será sancionado por el Directorio de FARCHI o la autoridad competente en la zona designada por FARCHI en los siguientes casos:

- a) En caso que no cumpla con proporcionar las informaciones previas a la competencia como se ha estipulado en el Art, N° 2
- b) Cuando no el informe posterior a la prueba en los plazos estipulados en Art, N° 3.
- c) Cuando en una Prueba de Campeonato Nacional o Regional se determine por el Directorio de FARCHI y/o Comisión de Ranking que ha habido irregularidades notorias atribuibles al Director de la Prueba o cuando se haya anulado el 20% o mas del total de los controles.
- d) Cuando no se cumplan las disposiciones de este Reglamento en lo que se refiere al diseño de las pruebas de acuerdo a lo indicado en el Art, N° 11.
- e) El castigo aplicable al Director no regirá cuando los motivos de la anulación sean razones técnicas de fuerza mayor, accidentes o condiciones climáticas, atmosféricas o telúricas imperantes.

DE LOS PARTICIPANTES

Art. N° 5 Las pruebas de regularidad serán libres para todo automovilista, esté o no registrado en un club afiliado a FARCHI, salvo las excepciones que establezca este Reglamento, siendo requisito indispensable que el conductor inscrito esté en posesión de su licencia para conducir vehículos motorizados al día.

Art. N° 6 Es facultativo para los participantes llevar cualquier número de pasajeros, de acuerdo a la capacidad normal del mismo. El cambio de piloto ocasionará una nueva inscripción, pero se permitirá el cambio de copiloto, previo aviso dado por escrito al Director de la Prueba, antes de la largada. Al iniciarse la prueba o bien durante el transcurso de ella, se permitirá el intercambio entre piloto y copiloto, debiendo el copiloto incluirlo como informe en la planilla de autocomputación. Los puntos para el ranking individual serán otorgados de acuerdo a la boleta de inscripción del binomio. La infracción a estas disposiciones será causal de descalificación.

Art. N° 7 Podrán participar en las pruebas de regularidad cualquier clase de automóviles, furgones o camionetas de hasta 2 toneladas de carga, sin perjuicio de lo cual el Juez de Largada está autorizado para no dejar largar a aquellos que no reúnan las condiciones elementales de seguridad.

Cada vehículo inscrito deberá presentarse en la línea de largada portando en forma visible el número que le corresponda, a ambos lados de la carrocería, con las siguientes dimensiones mínimas para cada cifra

ALTO	30 cms.
ANCHO	15 cms.

Si las condiciones climáticas imperantes así lo exigieren, deberán pegarse los números en la cara interior de las ventanillas laterales de los vehículos.

El número de cada vehículo deberá pintarse en las partes delantera y trasera del mismo y deberán participar con las luces encendidas. Además, deberá inscribirse con letras visibles la palabra "Regularidad" en los costados de los vehículos y también, de forma obligatoria, la propaganda de o de los auspiciados que se indiquen en el boletín informativo.

La deficiente visibilidad de los números o incumplimiento de estas indicaciones eximen al Director de la Prueba de toda responsabilidad en el caso que en un control no pueda identificar al vehículo durante el desarrollo de la prueba.

INSTRUMENTOS Y APARATOS PERMITIDOS Y PROHIBIDOS

Art. 8º Para la disputa de las pruebas de regularidad, los competidores deberán ajustarse a las siguientes normas, en lo que dice relación con instrumentos y aparatos permitidos y prohibidos, dentro del vehículo.

- a) Los coches de la categoría Velocímetro Libre podrá utilizar cualquier tipo de instrumentos que la indique o mida la velocidad instantánea de marcha.
Los vehículos de la Categoría Velocímetro Original deberán utilizar el velocímetro u odómetro que corresponda por catálogo de fábrica a la marca, modelo y serie del vehículo que lo lleve colocado. El velocímetro deberá estar ubicado en su lugar de origen. No podrá tener ningún tipo de modificación o alteración de lo especificado por catálogo. No se permitirán agregados o exclusiones que modifiquen las marcaciones del cuadrante original de fábrica. Solamente se permitirá un error en la apertura de la escala de mas o menos 20%. Se prohíbe toda alteración de la aguja ya sea en su formato o color. Los odómetros y/o parcializados de kilómetros deberán funcionar, al igual que el resto de la maquinaria según las especificaciones de los test de fabricación.
Asimismo, queda prohibida toda alteración no prevista de este párrafo sobre todos y cada uno de los elementos que componen el velocímetro, incluso el vidrio o material transparente del instrumento original. Únicamente se aceptará que la posición de la aguja, con coche detenido, no coincida con el "0" (cero) de la escala original, siempre y cuando la diferencia no se manifieste en una desviación que exceda el 20% respecto de las marcaciones del cuadrante entre 49 y 100 km/h. Será permitido cualquier agregado al vidrio exterior del instrumento. Quedan prohibidos los tableros deportivos u opcionales de cualquier tipo.
- b) Queda prohibido del uso de todo tipo de instrumentos de medición de distancias. El odómetro Estándar del vehículo debe sellarse.
- c) Los instrumentos adicionales indicadores de velocidad no podrán estar combinados con instrumentos de medición de distancia. En caso de estarlo el odómetro debe sellarse.
- d) Queda prohibida cualquier forma de comunicación, sea o no través de instrumentos, entre competidores y el exterior, por ejemplo: equipos de radio, walkie talkie, teléfonos, etc.
- e) No se permitirá el uso de ningún tipo de cuenta revoluciones. En caso que lo tenga como equipo original debe sellarse.

El participante que sea sorprendido infringiendo lo establecido en los artículos 7 y 8 será excluido de la prueba, debiendo hacer abandono de la competencia en forma inmediata. El hecho implicará, además, la pérdida de todo puntaje y de los premios que en el Campeonato pudieren haber obtenido, así como una sanción que aplicará el Directorio de FARCHI, previa denuncia del Director de la Prueba.

Las obligaciones y/o prohibiciones señalada en los artículos 7 y 8 podrán ser contraladas por un comisario en la largada que no será el Juez de Largada. Además, podrán ser fiscalizadas por un Comisario Ad-hoc que se ubicará en algún lugar de la ruta el que estará facultado para detener e inspeccionar los vehículos. Estas inspecciones en la ruta serán debidamente señalizadas mediante una bandera de meta a la derecha del camino y se considerarán neutralizaciones.

INSRIPCIONES

Art. 9º El Registro de Inscripciones de cada prueba se abrirá el día que el Directorio de FARCHI o del Club o Institución organizadora determine; debiendo esta fecha quedar estipulada en el Boletín Informativo de cada prueba, así como también los lugares en donde se recibirán dichas inscripciones. Y el lugar, día, hora en que serán cerradas, debiendo en todo caso hacerse este cierre con 48 horas de anticipación para las pruebas de carácter internacional.

Se faculta al Director de la Prueba para aceptar nuevas inscripciones fuera de plazo.

Art. 10º Todo competidor deberá llenar y suscribir la boleta de inscripción correspondiente y acompañar el valor que se indique para cada prueba. Además, el club organizador deberá responsabilizarse por los almuerzos, cenas o refrigerios solicitados, los cuales deberán ser pagados previamente junto con el valor de la inscripción.

No se aceptarán inscripciones telefónicas sino en el caso que se pague el valor correspondiente antes del cierre de la misma.

Toda inscripción solicitada por correo ordinario vía e:mail, deberá venir acompañada del valor correspondiente, teniéndose por no presentadas las que no reúnan estos requisitos. No obstante, los participantes pueden ser inscritos por algún personero responsable de un club afiliado a FARCHI, quien tomará las responsabilidades del caso.

NORMAS SOBRE DISEÑO DE PRUEBAS

Art. 11^a Las Pruebas del Campeonato Nacional y Campeonatos Regionales que se disputen, obligatoriamente se deberán sujetar a las normas que a continuación se indican acerca del diseño, controles, planillas, etc.:

- a) Número de controles y singularidades: El número de controles para una prueba será como de 15 si ella tiene 120 kilómetros. Si tiene menos que eso, será en la proporción que corresponda.
Las singularidades las determinará el Director de la Prueba en cada oportunidad, considerando la estructura general que quiera darle, dada la topografía de la zona y el número de neutralizaciones que se vea obligado a establecer.
- b) Cantidad de velocidades: No habrá un número mínimo ni máximo de velocidades en una prueba.
- c) Kilometraje útil: El kilometraje útil se las pruebas del Campeonato Nacional Regional dará puntos a los participantes apartes de aquellos fijados por largar. El número de puntos será fijado en las bases del Campeonato.
- d) Medición: El instrumento a usarse deberá medir con una aproximación de dos decímetros. Las pruebas deberán basarse en una medición única para su desarrollo. De no poder ser así, deberá decirse explícitamente en la hoja de ruta. En la medición de una prueba deberán usarse neumáticos radiales debidamente estabilizados, velando por una adecuada presión y temperatura de ellos. De no ser así, se debe dar a conocer este hecho en el boletín informativo. Si al efectuarse la medición se utiliza un instrumento mecánico, el Director deberá detenerse frente a cada referencia a medir.

Al medir la ruta para una prueba deberán tomarse en cuenta las siguientes recomendaciones: en lo posible deben evitarse los letreros en zonas curvas y alejados del camino, los que no podrán estar a más de diez metros de él. En general, debe tenderse a que la referencia sea fácilmente identificable y su posición totalmente precisa. Debe medirse la perpendicular al camino del final de cada referencia en el sentido que avanza el coche, salvo que la referencia se preste a ambigüedades, en cuyo caso la hora de ruta contendrá la indicación al respecto. Las curvas del camino deben tomarse siguiendo la pista correspondiente. En general se deberá medir y correr las pruebas por una misma pista el camino, además, durante la medición no se deberá hacer detenciones prolongadas ya que cambian las condiciones en la cuales se estaba efectuando la medición. Se recomienda al Director efectuar la medición a 40 km/h y hacerse acompañar por dos Directores con el objeto de disminuir la posibilidad de errores en la lectura y redacción de las referencias. El instrumento de medición debe constatarse con distancias conocidas correctamente. Las mediciones de todas las pruebas de regularidad se harán con aparatos revisados y aprobados por una comisión designada por el Directorio de Farchi cada año, a fin de evitar las diferencias de mediciones, producto de aparatos imprecisos.

No se ubicarán controles en zonas pobladas. Además, en lo posible, no se ubicarán controles en cuestas como por ejemplo: Cuestas Lastarria, Zapata, Barriga, El Melón y otras. Se neutralizarán, además, las pasadas por plazas de peaje, cruces de ferrocarriles, controles de Carabineros, en que la velocidad máxima permitida sea mayor a la velocidad de la prueba. Para la selección de la ruta y determinación de la hora de la prueba, el Director de la misma deberá evitar las rutas con mucho tránsito. La largada de la prueba no se realizará mientras las condiciones de visibilidad no sean buenas. En los Campeonatos Nacionales el recorrido útil de la prueba será sobre rutas pavimentadas.

- e) Cálculo de la prueba: El cálculo de deberá hacerse en forma acumulativa y no parcial entre referencias.
- f) Velocidad Límite: Las velocidades máxima y mínima serán de 82 k/hr y 42 K/h respectivamente.

- g) Las Hojas de Ruta, hojas de autocontroles y hojas de autocomputación deberán confeccionarse de acuerdo a las siguientes pautas:

Las velocidades correspondientes a cada tramo deberán indicarse en el margen izquierdo de la hoja de ruta. Autocontroles y similares deberán destacarse colocándose entre dobles espacios y escritos con letras mayúsculas. Cualquier adelanto o atraso de marcha, neutralizaciones, etc, deberán indicarse claramente antes de la referencia límite en el espacio en que deben realizarse. En las neutralizaciones largas, deben indicarse referencias intermedias y una velocidad promedio adecuada para cumplir correctamente con los tiempos. En general dejarse espacio suficiente para los cálculos del copiloto con un mínimo de cinco centímetros al lado derecho. Deberá indicarse el espacio (en tiempo) entre referencias para todas las hojas de ruta y la corrección en metros por décimas de variación en la hoja de ruta de la primera categoría. Habrá un modelo de hoja de ruta, de autocomputación y autocontroles a disposición de los Directores de Prueba de Farchi, que cumpla con los requisitos anteriores. En las bases de cada Campeonato se determinará cuántas hojas de ruta diferentes habrá, de acuerdo a las categorías de competidores. Habrá, en la Secretaría de la Federación, un set de modelos del diseño de la Hoja de Ruta, el que los Directores deberán observar para la confección de la misma.

- h) Las referencias de entrada a navegaciones (denominadas pie de entrada), así como aquellas que indican cambios de velocidad, deberán ofrecer máxima garantía al competidor en su localización y al Director de la Prueba que esta no sea removida., por lo que se aconseja que sea de firme diseño estructural y, en lo posible, inamovible, como por ejemplo "inicio baranda de puente".
- i) El Director de la Prueba estará obligado a entregar en una carpeta que debe contener todos los antecedentes que formaron parte de la prueba, como medición original, hojas de autocontroles, tarjetas de controles secretos, etc. Y el informe económico de la misma.

TIPOS DE CONTROL

Art. 12º Para cada Prueba de Regularidad determinará el tipo de controles a emplearse, debiendo elegir cualquiera de los que se detallan a continuación pudiendo, incluso, mezclarlos.

Cualquiera que sea el tipo de control de la prueba, el participante recibirá de manos del Juez de Largada, 8una hora antes de la prueba, una hoja oficial de ruta conteniendo la información sobre la ruta a seguir, los promedios a desarrollar y las referencias camineras como asimismo, el tiempo a emplearse hasta ellas.

Tanto en la Hoja de Ruta como en la Planilla de Autocontroles deberá indicarse el minuto en que se encuentre cada autocontrol, comienzo de autozona y salida de autozona. Alternativamente, el Director de prueba podrá indicar que el autocontrol se encuentra entre el minuto tal y tal y 15 segundos.

Sólo cuando se indique que el autocontrol se encuentra entre el minuto al y 45 segundos y el minuto siguiente y 15 segundos, podrá el competidor omitir la información sobre el minuto.

Será obligación del Director colocar esta indicación cuando el tiempo ideal del control esté entre los 55 segundos del segundo y los 05 segundos del minuto siguiente.

No se penalizará la omisión de la información del minuto en ninguno de los casos que el reglamento contempla.

Cuando un autocontrol se encuentra entre el minuto y 45 segundos y el minuto siguiente y 15 segundos, en la Hoja de Ruta y en la Planilla de Autocontrol, del director deberá omitir el minuto y reemplazarlo por XX.

Si el competidor informa en décimas o segundos que estén fuera del rango entre minuto XX y el minuto XX siguiente, se le computará la diferencia menor con respecto al tiempo ideal.

Cuando el minuto de pasada se encuentre indicado en las hojas, se computará el total de las faltas con respecto al tiempo ideal.

En caso que el competidor informe el minuto, la penalización se hará conforme a esa información. Al omitir el competidor la información del minuto, se entenderá que dicho minuto no puede estar fuera del rango en el cual se encuentra indicado el autocontrol.

Si en el minuto señalado o espacio indicado se encuentran dos letreros iguales, debe tomarse el primero de ellos, salvo que en la hoja de ruta se indique lo contrario.

a) **Controles Secretos:** Estos controles secretos anotarán la hora de pasada del participante sin detener los coches, considerando el momento en que la persona del conductor enfrente la referencia en que está ubicados dichos controles, registrándola con exactitud de hasta un centésimo de segundo. Los controles secretos considerarán siempre la primera pasada de un competidor por el mismo, de dos o mas que pudiera tener con motivo de hacer uso de la franquicia de retrasar la marcha. El Director de la Prueba establecerá controles secretos en la ruta, en lo posible, de uno por cada cincuenta kilómetros efectivos de prueba, en la forma que lo estime conveniente y los competidores deberán ignorar previamente su ubicación. En aquellas pruebas em que haya competidores de primera categoría, cada control secreto será tomado, en lo posible, por dos personas, cada una con cronómetro, ubicados frente a frente, a ambos lados del camino. En lo posible, los controles secretos tendrán poca visibilidad para los participantes. Después de efectuar la corrección de los tiempos, según la diferencia de los cronómetros con la hora oficial, se seleccionará entre los dos tiempos aquel que sea mas favorable al participante, considerando la tolerancia de veinte centésimas por segundo, según lo estipulado en el Art, 23º. Los controles secretos solo podrán levantar el puesto una vez transcurridos treinta minutos de la pasada del último coche en competencia.

b) **Autocontroles:** Junta con la hoja de rutas se entregará al competidor una o mas planillas de autocontroles en duplicado. Una vez que el primer competidor reciba la hoja de ruta, ningún coche podrá avanzar por el camino que seguirá la competencia. Los ocupantes del coche no podrán alternar con personas extrañas a la tripulación del vehículo en las neutralizaciones, cuando no se haya hecho entrega de la planilla de autocontroles. En las planillas de autocontroles cada participante deberá anotar su hora de paso frente a las referencias que se indiquen, las que irán convenientemente señaladas en la hoja de ruta y no podrán estar ubicadas a una distancia superior a diez metros de la orilla del camino. Los puntos de referencia estarán indicados a la derecha o a la izquierda del camino y posibles de divisar desde una distancia prudencial. En todos los casos deberá tomarse la hora del paso al enfrentar el competidor la perpendicular al camino del final de cada referencia, en el sentido en que avanza el coche, salvo que la referencia se preste a ambigüedades, en cuyo caso la hora de ruta contendrá la indicación al respecto. Preferentemente se procurará usar los puntos de referencia ubicados a la derecha del camino. Un ejemplar de la planilla de autocontroles deberá ser lanzada del vehículo al enfrentar un autocontrol con bandera amarilla que se ubicará al lado derecho del camino y a un mínimo de tres minutos después del último autocontrol, conservando el duplicado en su poder. La no entrega inmediata de la planilla de autocontroles en este punto se sancionará como se indica en el Art, 24º. Se faculta al Director de la Prueba para que, a su juicio, coloque controles secretos pasado este punto. La planilla de autocontroles deberá llevar los espacios en blanco para escribir solo los segundos y las centésimas en las planillas de autocontroles de primera categoría y los segundos en las planillas de autocontroles de categoría novicios. Las centésimas de segundo no anotadas se considerarán como cero centésimas de segundo. Los cambios de velocidades se deberán efectuar en una referencia, en un autocontrol o en un determinado tiempo, siempre y cuando esté a los menos 90 segundos de algún tipo de control anterior o posterior. En ningún caso podrá efectuarse un cambio de velocidad en un test.

c) **Autocontroles en base a discos:** Junto con la hoja de ruta antes indicada se entregará al competidor tarjetas de autocontroles en base a discos. En cada una de estas tarjetas el competidor deberá anotar su hora de paso frente a discos amarillos de 50cms. de diámetro mínimo con la sigla FARCHI en negro y que estarán ubicados al lado derecho de la ruta y a una altura mínima de un metro del suelo y cuyo emplazamiento no indicará, naturalmente, la hoja de ruta. Como mínimo y aproximadamente a 400 metros antes de enfrentar el disco y al mismo costado, habrá una persona con una bandera amarilla con dos aspas negras, la que hará flamear a modo de advertencia. La tarjeta deberá ser lanzada por el copiloto al pie de una bandera verde que, estacada o sostenida por un auxiliar, estará ubicada como mínimo a 90 segundos mas adelante del disco, al lado derecho del camino. La no entrega de la tarjeta en este punto y la omisión de una anotación se penalizará en la forma señalada en el Art. 24º. El tiempo de autocontrol en base a disco anotado por el competidor será expresado en segundos y en centésimas por la primera categoría y en segundos por la categoría novicios.

d) **Autozonas:** En la hoja de ruta, en alguna parte del recorrido y en donde el Director de la Prueba lo estipule, se indicarán dos referencias sin tiempo y que no serán autocontroles. El Competidor deberá indicar el espacio de tiempo (en segundos y centésimas) comprendido entre ambas referencia, tiempo que deberá traspasar a la planilla de autocontroles, donde tendrá el espacio correspondiente. El Director de la Prueba informará en la Hoja de Autocontroles los minutos correspondientes al espacio de la Autozona. Si el Competidor modificare esta información se

penalizará de acuerdo a la corrección anotada. Dentro de una autozona podrá haber cambios de velocidad, adelantos o retrasos de marcha, autocontroles y controles secretos, de acuerdo a las letras a), b), f) y g) de este artículo. Además, antes de la referencia de entrada a la autozona y después de la referencia de salida tiene que haber noventa segundos como mínimo sin ningún tipo de control, excepto controles secretos, La autozonas no podrán tener menos de cinco minutos ni mas de doce minutos de duración total.

e) Test: En la hoja de ruta se indicará una serie de dos a cinco referencias que estarán anunciadas bajo letras diferentes y se dará un tiempo que corresponderá a una de ellas. El competidor deberá indicar la letra que corresponda a la referencia que estime es la correcta. Estas referencias serán letreros seguidos ubicados al lado derecho del camino. En caso que el competidor designe la referencia correcta, tendrá cero faltas y en caso que designe una incorrecta se le penalizará con la diferencia de tiempo que existe entre la referencia elegida por el competidor y la referencia correcta. La omisión en la anotación se castigará en la forma señalada en el art. 24º

f) Adelantos y retrasos de marcha: Se podrá introducir en las pruebas adelantos y retrasos de marchas. El adelanto o retraso será como máximo de cuatro segundos. Solo después de dos minutos de la indicación podrá haber cualquier tipo de control. No podrá existir este tipo de control respecto de los competidores de categoría Novicios mientras no lo apruebe el Directorio por una escala de progresión de dificultades.

g) Cambios de velocidad: Estará permitido el cambio de velocidad entre un mínimo de tres km/h con o sin referencias posteriores durante una sucesión de controles, siempre que estas velocidades hayan sido experimentadas previamente. Tratándose de competidores categoría novicios no podrá haber cambios de velocidades sin referencias posteriores. El número de referencias posteriores serán determinadas por la comisión que corresponda. Estos cambios de velocidad se podrán exigir en un punto bien determinado de la ruta (preferencia) dando el minuto en que se encuentra o en un instante (tiempo) de la prueba Los controles secretos no podrán estar a menos de noventa segundos después de un cambio de velocidad, dentro de una sucesión de controles.

h) La comisión de ranking propondrá una escala de progresión de dificultades ante el Directorio de Farchi, quién será el encargado de estudiarlas para las categoría primera y novicios.

TIEMPOS Y MEDIDAS

Art. 13º Cualquiera que sea el tipo de control empleado en una prueba, deberán observarse las siguientes disposiciones:

- a) Los coches parten con el reloj del competidor marcando cero horas,
- b) Los tiempos consignados en la hoja de ruta son los únicos que se tendrán en cuenta y se reconocerán como oficiales.
- c) Los diversos controles estarán ubicados en base a las medidas en que se originaron esos tiempos.

El Directorio de Farchi, previo informe técnico de la Comisión de Ranking, en forma autónoma, puede establecer la anulación de uno o mas controles. Si se anulare un 4% (cuatro por ciento) de los controles de una prueba del Campeonato Regional, ésta se anulará. Si la prueba fuera de un Campeonato Nacional, ella deberá repetirse. Una medición con una referencia equivalente a dos décimas de minutos o a cuatro metros, anula cualquier control, pie de entrada, etc, por considerarse mal medido.

Para la primera categoría los tiempos de la hoja de ruta se calcularán en horas, minutos, segundos y centésimas de segundo. Para categoría novicios los tiempos se calcularán en horas, minutos segundos y décimas de segundo.

CRONOMETRAJE

Art. 14º El control y cronometraje de las pruebas de regularidad se hará de acuerdo a la hora oficial determinada por el cronometro de largada del Director de la Prueba. El Director de la Prueba estará obligado a exhibir el cronometro que indique la hora oficial, sin un competidor lo solicitare.

NUMERO Y DIFERENCIA DE TIEMPO ENTRE REFERENCIAS

Art. 15º Al iniciarse una prueba, deberá existir una tanda de búsqueda. La hoja de ruta deberá contener, para hallar cada una de las velocidades de la prueba, una serie de por lo menos ocho referencias informadas continuadas que determinarán siete espacios útiles.

La búsqueda de cada velocidad podrá darse en dos subtandas que deberán tener, como mínimo, ocho espacios útiles entre las dos, no pudiendo ninguna de ellas tener menos de cuatro. La última referencia informada o la última referencia que surja de una serie de espacios útiles o de una serie de valores de espacios, antes de los controles, se determinará precontrol.

En los espacios útiles reglamentarios para la búsqueda de velocidad, por lo menos dos deberán tener una duración de ciento ochenta segundos como mínimo, para Primera Categoría y de ciento veinte segundos para novicios, no pudiendo ser estos el primero de una tanda o de una subtanda de búsqueda. Sin perjuicio de lo establecido anteriormente, éstos espacios podrán omitirse si resultaran de la suma de dos consecutivos, siempre y cuando ninguno de ellos sea el primero de una tanda o subtanda de búsqueda. En este caso considerará a cada una de esas sumas como un único espacio para los efectos de contabilizar el número mínimo indispensable.

Después de cada neutralización deberá haber un mínimo de cuatro referencias seguidas que determinen tres espacios útiles, si la velocidad con que se reinicia la prueba es conocida. Si se trata de una velocidad nueva, deberá haber ocho referencias seguidas que determinen siete espacios útiles. Alternativamente se podrán dar dos subtandas pudiendo ser cuatro o cinco y tres referencias.

Espacio de empalme se denomina a un espacio no menor de noventa segundos que enlazar o empalmará a tandas controladas entre las cuales se haya efectuado una bajada de velocidad a una inferior a las controladas o no buscadas. A este espacio neutralizado podrá adicionársele tiempo extra. También podrá dar con un valor de espacio que se sumará al último autocontrol; su denominación será flotante o empalme.

Tanto al iniciar una prueba como después de una neutralización, se recomienda incluir un espacio adicional de pique de no menos de treinta segundos, además de las referencias reglamentarias.

Para determinar las referencias de autolargadas después de una neutralización, éstas no podrán estar a menos de trescientos metros del final del obstáculo que motiva cualquiera autolargada. (Semáforo, plaza de peajes, obstrucciones camineras, etc.)

Períodos de navegación o tanda controlada se denomina al intervalo de tiempo comprendido entre el pre-control y el lugar donde se cambie a la velocidad no controlable o entre el pre-control y:

1. Una neutralización
2. Una nueva tanda de búsqueda con hora oficial.
3. Una tanda de comprobación con hora oficial.
4. Un espacio de empalme con hora oficial.
5. Fin de una etapa o prueba.

Estas mediciones deberán cumplirse antes de establecer controles de cualquier naturaleza.

Por referencias seguidas se entiende a aquellas que no contienen obstáculo previsible que impida al competidor mantener la Regularidad.

Las tandas controladas no podrán tener una duración de más de dos veces el tiempo que se dio para la búsqueda de velocidades utilizadas, con un máximo de cuarenta y cinco minutos.

En Primera Categoría, transcurrida una hora durante la cual no se haya comprobado una velocidad ya conocida, ella no podrá repetirse o utilizarse, sin dar antes dos espacios con tiempo conocido que permitan verificarla.

Todas las referencias de una prueba de cualquier tipo de control, excepto control secreto, no podrán estar a menos de noventa segundos entre sí, cuando se trate de hojas de ruta de primera categoría o a menos de sesenta segundos entre sí, cuando se trate de hojas de ruta de categoría novicios.

Los controles secretos no podrán estar a menos 90 o 60 segundos, sea que se trate de hojas de ruta de primera categoría o de novicios, respectivamente, después de la última referencia en la zona de calaje de velocidad o en la zona de afinamiento de una velocidad ya experimentada, en el caso que esta se esté repitiendo.

La exigencia de 90 y 60 segundos, en los casos señalados, regirá desde antes de la bandera amarilla con aspas negras y después de la bandera verde perteneciente a los autocontroles de disco.

Si cualquiera referencia hubiese sido modificada, desapareciere o su identificación fuese difícil, su posición podrá señalarse con bandera de color naranja de, a lo menos, veinte por treinta centímetros, ubicada frente a ella al mismo costado del camino.

Se procederá a eliminar cualquier tipo de control que no quede precedido del número de referencias que señala este artículo, en razón de haberse eliminado alguna referencia por faltar el letrero o indicación respectiva o no corresponder a la leyenda a la contenida en la hoja de ruta, o que no cumple con lo establecido en este artículo respecto de la diferencia de segundos.

Además, se procederá a eliminar todo control que no corresponda a esta referencia que haya desaparecido del camino en el momento de disputarse la prueba o bien, que tenga una leyenda que no corresponda fundamentalmente a aquella que contiene la hoja de ruta. Se eliminará cualquier autocontrol, test y/o autozona que tiempo de la referencia anterior (pie de entrada) o el tiempo de la referencia posterior (pie de salida) falso.

Se eliminará también cualquier control secreto, control de disco que tenga pie de entrada falso. la diferencia en cuánto a tiempos indicados, cantidad de referencias o lapsus entre referencias, causarán las anulaciones del control o de los controles inmediatamente siguientes al tramo con error.

RETRASO DE LA MARCHA

Art. 16º Los competidores que por fallas mecánicas, desperfectos o cualquier otro inconveniente, puedan verse perjudicados en su marcha podrán optar por retrasarla en veinte minutos treinta segundos por dos veces.

Al emplear esta franquicia los competidores deberán retornar a alguna referencia anterior y desde allí reanudar la marcha, sumando, por consiguiente, a todos los tiempos que se señalen hacia delante en la hoja de ruta, los minutos y segundos en que han retrasado su marcha. Si las referencias anteriores eran autocontroles, puede retornar hasta alguna de ellos y desde allí reanudar la competencia la competencia, tomando como base la hora colocada por el participante en la planilla.

Toda vez que se utilice esta prerrogativa, de la cual deberá dejarse constancia en la planilla de autocontrol, el competidor se hará acreedor a la penalización que se indica en el art. 24º.

Cuando el competidor hace uso de la franquicia de 10'15" o 20'30" deberá indicar en la planilla de autocomputación y en la de autocontroles si el tiempo indicado en ellas es Original o Corregido, mediante una cruz, el que se efectuará en el lugar indicado en ambas hojas.

Si indica que corrigió la hora, no se tomará en cuenta el minuto. Solo se tomará la centésima o el segundo, según sea en la categoría que participa.

El Competidor deberá indicar en la planilla de autocontroles a partir de cual referencia hizo uso de la franquicia anterior. Además, deberá indicar si en su planilla informa hora corregida (sumada a la franquicia a los tiempos originales) u hora original de competencia. Si no lo indicare se supondrá que el competidor informa hora original.

Se condonará el castigo que se aplique a quien hace uso de la franquicia de retrasar la marcha por el hecho de no hallar la referencia correspondiente al autocontrol que ha desaparecido del camino al correrse la prueba, siempre que el competidor deje constancia en la hoja de autocontroles que ha retrasado la marcha por tal motivo.

En los casos de competencias divididas en etapas, se considerará a cada una de ellas como independientes, a objeto de aplicar las franquicias en la letra anterior. Los competidores que hayan hecho uso de la franquicia en una etapa, deberían reiniciar la etapa siguiente en el orden primitivo de largada, siempre que las indicaciones de la hoja de ruta sí lo estipulen.

LUGAR DE LARGADA Y META

Art. 17º El lugar de largada y meta de cada competencia debe estipularse en el boletín informativo, no siendo necesario que dicho lugar se indique con precisión absoluta. Cuando lo determina FARCHI las pruebas podrán largarse desde distintos puntos o localidades. En lo posible, el Director entregará una hora antes la hoja de ruta a los competidores.

Los coches largarán atendiendo la orden del juez de largada con intervalos de un minuto entre coche y coche, conforme con la hora oficial que se señale en la hoja de ruta. El primer coche, en lo posible, largará al minuto uno al minuto treinta y uno y los demás en orden correlativo, dejándose libre el minuto correspondiente a los que no estén presentes en la línea de largada, debiendo estos últimos hacerlo cuando el juez de largada lo indique. En caso que el reloj del juez de largada no esté de acuerdo con la hora oficial, el competidor deberá atenerse a esta última. El juez de largada deberá mostrar el reloj a los competidores.

Art. 18º En el punto de largada, el Director de la Prueba proporcionará a los competidores informaciones reglamentarias sobre la ruta, de acuerdo a la siguiente pauta:

- a) Media hora antes de la salida del primer coche se exhibirá, en el punto de largada, un aviso que contendrá toda información especial y detallada de la prueba, como ser: ruta a recorrer, estado del camino, desviaciones principales, etc.
- b) Demás, por medio de un bosquejo, se indicará la ruta a seguir, indicando con flechas, y claramente, los lugares de desviaciones hacia otras rutas y sus características principales, tramos pavimentados, tramos de tierra, caminos en mal estado o en etapas de reparaciones o transformaciones, etc.
- c) En el mismo aviso se anticipará el o los lugares de neutralizaciones, si es que las hay y los tiempos correspondientes. Igualmente, deberá indicar los términos de etapa.
- d) El aviso mencionado deberá indicar el lugar de entrega de la hoja de autocomputación y el lugar de exposición de la planilla de controles secretos y relojes usados para dichos controles.
- e) El aviso en referencia deberá indicar, además, la forma como los competidores deberán hacer uso de la franquicia de retrasar la marcha, así como el número de veces que ello se puede practicar, de acuerdo al art. 18º

ART. 19º El Juez de largada está autorizado para retrasar la largada en el tiempo que estime prudente, si es que así lo aconsejan las condiciones climáticas. Afluencia de vehículos o público en el camino, malas condiciones temporales de éste, etc. El lugar de llegada estará señalado con bandera con cuadrículas blancas y negras, que indica al competidor la finalización de la competencia.

RECORRIDOS – DISTANCIAS – PROMEDIOS

Art. 20º Las distancias y kilometrajes totales o parciales de las pruebas serán determinadas por la medición que se haga con un coche patrón, provisto de instrumento que aprecie el camino con precisión de lo menos dos decímetros, quedando prohibido medir con odómetros o cuentakilómetros comunes. La medición no deberá tener un desplazamiento de más o menos un 2% con respecto a una medición ideal. A medición deberá, en lo posible, efectuarse en condiciones similares a las que imperarán en el momento de la prueba misma, debiendo emplearse este sistema para todas las pruebas de regularidad tanto nacionales como internacionales.

Art. 21º Los promedios de velocidad deberán ser de acuerdo a cada categoría y serán determinados en todos los casos de acuerdo a las condiciones topográficas en cada tramo del recorrido, afluencia de vehículos, etc., de tal modo que puedan ser cumplidos sin inconvenientes por los participantes.

Art. 22º Cuando las pruebas tengan un recorrido extenso, el boletín informativo de la competencia podrá consultar el establecimiento de una o más neutralizaciones para efectuar reaprovisionamiento de combustible, atender a las necesidades de las tripulaciones o efectuar trámites administrativos o aduaneros.

Asimismo, podrán consultarse diversas etapas para el desarrollo de las pruebas.

Será facultativo para el Director de la Prueba indicar en el boletín informativo, el kilometraje exacto o aproximado de la misma.

PENALIZACIONES Y CLASIFICACIONES

Art. 23º La clasificación de cada uno de los competidores se establecerá de acuerdo al paso de cada uno de ellos por los distintos controles ubicados a lo largo del camino. Para ello, en la primera categoría se sancionará a todo atraso o adelanto de la hora ideal en que el competidor correspondía pasar frente a los distintos controles establecidos a lo largo de la ruta, con la pena de una falta por cada centésima de segundo. Para la categoría de novicios se sancionará con una falta por cada segundo de variación. Además, en categoría novicios, los tiempos de controles secretos se tomarán al décimo de segundo, penalizándose cada décima de variación respecto al tiempo ideal de pasada con una décima de falta.

En los controles secretos habrá una tolerancia de mas o menos 20 centésimas de segundo para compensar diferencias de "taqueo" de los relojes.

Para poder entrar en la clasificación de la prueba, el competidor deberá haber transpuesto la meta de la misma.

Se entiende que el coche transpone la meta cuando lo hace mas allá de treinta minutos después de la hora oficial de llegada del último coche en largar, sin considerar la franquicia de 20'30" del último coche en largar.

Art. 24º Además de las faltas señaladas en el artículo anterior, se establecen las penalidades que se indican para los casos que se señalan:

INFRACCIONES	Característica de la infracción	Penalización Primera Categ.	Penalización Categ. Novicios
1 No entrega inmediata de:	a) Planilla de Autocontroles	600 faltas	60 faltas
	b) Planilla de Autocomputaciones	600 faltas	60 faltas
	c) Tarjeta de Disco	600 faltas	60 faltas
	d) Omisión de Segundos	600 faltas	60 faltas
	e) Omisión de Test	Doble de faltas máx. del test	Doble de faltas máx. del test.
	f) Omisión de Autozonas	600 faltas	60 faltas
	g) Omisión de minuto en Autozona	No se penaliza	No se penaliza
2 Error en planilla de autocomputación	Error a favor planilla de autocomputación	200 faltas	50 faltas
3 Retraso de marcha:	a) 20'30"	10% de las faltas con mínimo de 10 faltas	10% de las faltas con mínimo de 2 faltas
	b) 10'15"	5% de las faltas con mínimos de 5 faltas	5% de las faltas con mínimo de 1 falta

El recargo de 20% de las faltas en primera categoría y el recargo de 50% de las faltas en categoría novicios, cuando hay error en la planilla de autocomputación, se calcula sobre los puntos de error y no sobre el total de las faltas.

Art. 25º Resultarán vencedores de una prueba de Regularidad los competidores que, al final de la misma, reunieren la menor cantidad de faltas. Los demás lugares se asignarán siguiendo el siguiente principio:

Art. 26º En caso de empate entre dos o mas competidores, se dará primacía al que obtuviere menos faltas, en el siguiente orden:

- a) Controles Secretos
- b) Autocontroles de Discos
- c) Autocontroles simples
- d) Autozonas
- e) Test
- f) Nuevos tipos de control
- g) Si persiste el empate, se decidirá por sorteo entre los que hayan empatado.

Art. 27º Salvo Que el Director disponga otro lugar de entrega, en la meta y una vez que hayan llegado todos los competidores y hayan entregado sus hojas de autocontroles, se les entregará la hoja de autocomputación en duplicado, la que contendrá los tiempos ideales de paso por los diferentes autocontroles de la prueba.

En el lugar donde se efectúe la entrega de del resultado, al término de la prueba, se exhibirán las planillas de paso por los controles secretos y los relojes usados en tales controles. Los competidores dispondrán de treinta minutos de plazo para completar la hoja de autocomputación, debiendo entregar el original y conservar el duplicado.

El uso de la hoja de autocomputación será obligado para los competidores y la no entrega de la hoja en el plazo indicado, será sancionado en la forma que señala el Art. 24º . Además, los errores favorables en que incurra el competidor, al llenar la hoja de autocomputación, serán castigados en la forma indicada en el Art. 24º.

En las bases de un campeonato se podrán introducir las franquicias que favorezcan al competidor, consistente en rebajar las faltas de un solo control en el cómputo de faltas de la autocomputación. Podrán rebajarse las faltas de uno solo de los controles estipulados en las letras b, c, y d del art. 12º de este reglamento, pidiendo ser la mas mala.

Art. 28º Una vez recibidas las hojas de autocomputación, el Director de la Prueba dispondrá de una hora para revisar, controlar y ordenar dichas hojas. El Director de la Prueba deberá comprobar la planilla de autocontroles de los cinco mejores clasificados en cada serie, debiendo enseguida resolver los posibles reclamos y luego proclamar los resultados generales de la prueba, en base a las referidas hojas, en el mismo local a que se ha hecho referencia en el Art, anterior. Acto seguido procederá a repartir los premios de la competencia.

RECLAMOS

Art. 29º Toda reclamación por parte de los competidores deberá ser formulada por escrito bajo las firmas del piloto o del copiloto y entregada al Director de la Prueba o a quien lo represente, de acuerdo con los plazos y lugares que se indican en el inciso siguiente:

Cuando la reclamación se produzca por alguno de los siguientes motivos, los plazos y lugares para la presentación de la misma serán: a) Cuando la hoja de ruta no se ajusta a lo dispuesto en el presente reglamento, la protesta deberá ser entregada antes de la largada; b) cuando la reclamación se produzca por problemas o deficiencias ocurridas durante el transcurso de la prueba, ella deberá ser escrita en la planilla de autocontroles correspondiente, antes de ser entregada en el lugar prescrito, c) solo si el problema se origina entre el lugar de la entrega de planillas de autocontroles y la meta, la reclamación deberá ser entregada inmediatamente de traspasada la meta al Juez de Llegada, d) si el motivo se origina al conocerse los tiempos oficiales, el reclamo deberá entregarse junto con la planilla de autocomputación, e) si el motivo aparece al exhibirse los resultados y la clasificación oficial de los competidores, la reclamación se presentará en ese lugar y dentro de los diez minutos siguientes. Para reclamar no será necesario hacer depósito alguno de dinero.

El reclamo será resuelto por el Director de la Prueba, asesorado por la Comisión de Ranking que haya en el lugar, cuando se trate de pruebas de Campeonato Nacional. Si se tratare de otras pruebas, el reclamo lo resolverá el Director de la Competencia.

Los reclamos de los competidores, hayan sido aceptados o no por el Director de la Prueba en su oportunidad, serán revisados por la Comisión de Ranking, la que podrá modificar la decisión que el Director de la Prueba haya adoptado sobre los mismos, si así correspondiere, hacerlo de acuerdo a reglamento.

Art. 30º Bajo pena de sanción queda terminantemente prohibida toda protesta en público por parte del piloto, copiloto o cualquier ocupante del coche. Además, serán motivo de sanción los fraudes deportivos comprobados, las actividades o actitudes antideportivas o antirreglamentarias y, especialmente, las trasgresiones a las normas del tránsito en que incurran los competidores o acompañantes de los mismos, mientras circulen con los coches pintados con los números que les haya correspondido para competir.

