



**COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA
ASOCIACION CIVIL RALLY ARGENTINO**

CAMPEONATO ARGENTINO RALLY

REGLAMENTO DEPORTIVO

2011

**CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY
REGLAMENTO DEPORTIVO
2011**

ÍNDICE

PRINCIPIOS GENERALES

1.	CONDICIONES GENERALES DE CAMPEONATO	10
1.1	APLICACIÓN	
1.2	INTERPRETACIÓN	
1.3	FECHA DE APLICACIÓN	
2.	DEFINICIONES	11
2.1	COMPLEMENTO	
2.2	COMUNICADO	
2.3	ÁREAS DE CONTROL	
2.4	TRIPULACIÓN	
2.5	ETAPA	
2.6	DECISIÓN	
2.7	FINAL DE LA PRUEBA	
2.8	NEUTRALIZACIÓN	
2.9	PARQUE CERRADO	
2.10	ASISTENCIA PROHIBIDA	
2.11	RECONOCIMIENTO	
2.12	REAGRUPAMIENTO	
2.13	SECCIÓN DEL RALLY	
2.14	ASISTENCIA	
2.15	INICIO DE LA PRUEBA	
2.16	PRUEBA SÚPER ESPECIAL	
2.17	CARNET DE CONTROL	
2.18	SECTOR DE RUTA	
2.19	ZONA TÉCNICA	

OFICIALES

3.	OFICIALES Y DELEGADOS	12
3.1	COMISARIOS	
3.2	DELEGADOS CDA	
3.3	ENCARGADOS DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURRENTES	

AUTOS ADMITIDOS

4.	AUTOS ADMITIDOS	13
-----------	------------------------	-----------

- 4.1 CLASES DE AUTOS
- 4.2 AUTOS REGIONALES

CAMPEONATOS, PUNTOS, PARTICIPANTES, LICENCIAS

5.	REQUISITOS DEL CAMPEONATO	14
5.1	CAMPEONATO	
5.2	PUNTAJE	
5.3	REQUISITOS PARA CAMPEÓN	
5.4	PARTICIPANTES – LICENCIAS	
6.	EMPATE EN EL CAMPEONATO	15
6.1	PILOTOS Y COPILOTOS	
6.2	EQUIPOS	
7.	CARACTERISTICAS DEL EVENTO	16
7.1	DISTANCIAS	
7.2	TIPO DE SUPERFICIES	
7.3	CONDICIONES DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS	
7.4	ELECCIÓN DEL RECORRIDO	
8.	OTRAS CONDICIONES REGLAMENTARIAS	17
8.1	CLASE 3 LIGHT	
8.2	CAMPEONATO PARA EQUIPOS	
8.3	RALLIES PREVIOS	
8.4	DURACIÓN	

DOCUMENTOS ESTÁNDAR Y CRONOGRAMAS

9.	DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS DE LA CDA	18
9.1	GENERALIDADES	
9.2	LIBRO DE RUTA	
9.3	CARNET DE CONTROL	

SEGURO

10.	COBERTURA DE SEGURO	19
10.1	DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DEL SEGURO	
10.2	COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL	
10.3	EXCLUSIÓN DE LA COBERTURA	
10.4	LIBERACIÓN DE RESPONSABILIDADES	

IDENTIFICACIÓN DEL AUTO

11.	NÚMEROS DE COMPETENCIA	20
11.1	GENERALIDADES	
11.2	PANELES PARA PUERTAS	
11.3	VENTANAS LATERALES	
11.4	PLACA FRONTAL	
12.	PUBLICIDAD	20
12.1	RESTRICCIONES DE PUBLICIDAD	
13.	NOMBRES DE LOS PILOTOS Y COPILOTOS	20
14.	PLACA DE LAS PUERTAS - NÚMEROS DE COMPETENCIA - NOMBRES DE LOS PILOTOS (GRÁFICO DE UBICACIÓN)	21

CONDUCTA DE MANEJO

15.	COMPORTAMIENTO	21
15.1	REGLAS GENERALES	
15.2	DURANTE EL RECONOCIMIENTO	
15.3	VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY	
15.4	LEYES DE TRÁNSITO	

INSCRIPCIONES, COBERTURA MÉDICA

16.	PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN	22
16.1	GENERALIDADES	
16.2	ENMIENDAS EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN	
16.3	PARTICIPANTES EXTRANJEROS	
16.4	CAMBIO DE CONCURRENTES Y/O DE MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN	
16.5	COMPROMISO DE LOS CONCURRENTES Y MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN	
16.6	COBERTURA MÉDICA	
17.	FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES	23
17.1	FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES	
17.2	CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES COMPARTIDAS CON RALLIES DE LA FIA Y/O CODASUR	
18.	DERECHOS DE INSCRIPCIÓN	24
18.1	DERECHOS DE INSCRIPCIÓN	
18.2	REEMBOLSO DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN	
18.3	REEMBOLSO PARCIAL DE LA INSCRIPCIÓN	

19.	CLASES	24
19.1	CAMBIO DE CLASE EN LA INSCRIPCIÓN	
19.2	MÍNIMO DE INSCRIPTOS	

RECONOCIMIENTO

20.	RECONOCIMIENTO	24
20.1	AUTOS DE RECONOCIMIENTO	
20.2	NEUMÁTICOS PARA AUTOS DE RECONOCIMIENTO	
20.3	DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO	

VERIFICACIONES TÉCNICAS

21.	ANTES DE LA LARGADA	25
21.1	GENERALIDADES	
22.	DURANTE EL RALLY	26
22.1	CONTROLES ADICIONALES	
22.2	RESPONSABILIDAD DE LAS TRIPULACIONES	
23	VERIFICACIONES FINALES	26
23.1	PARQUE CERRADO FINAL	
23.2	SELECCIÓN DE AUTOS	
23.3	FICHA DE HOMOLOGACIÓN	
23.4	TIEMPO DISPONIBLE	

SHAKEDOWN

24.	REQUISITOS PARA LA SESIÓN DE PRÁCTICA (SHAKEDOWN)	27
24.1	GENERALIDADES	
24.2	DESARROLLO DEL SHAKEDOWN	
24.3	DESCARGO DE RESPONSABILIDAD	
24.4	REQUISITOS TÉCNICOS	
24.5	ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN	

CONTROLES

25.	CONTROLES – REQUISITOS GENERALES	28
25.1	SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES	
25.2	BARRERAS DE PROTECCIÓN	
25.3	TIEMPO DE DETENCIÓN EN ÁREAS DE CONTROL	

25.4	HORARIO DE INSTALACION Y FUNCIONAMIENTO	
25.5	SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN	
25.6	INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS	
26.	CONTROLES DE PASO	28
27.	CONTROLES HORARIOS	28
27.1	FUNCIONAMIENTO	
27.2	PROCEDIMIENTO DE CONTROL	
27.3	CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UN TRAMO CRONOMETRADO	
28.	EXCLUSIÓN POR DEMORA	30
28.1	RETRASO MÁXIMO PERMITIDO	
28.2	LLEGADA ADELANTADA	
28.3	NOTIFICACIÓN DE LAS EXCLUSIONES	
29.	CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO	30
29.1	PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO	
29.2	LARGADA DE UN REAGRUPAMIENTO	

TRAMOS CRONOMETRADOS

30.	GENERALIDADES	30
30.1	TOMA DE TIEMPOS	
31.	LARGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO	31
31.1	PUNTO DE LARGADA	
31.2	PROCEDIMIENTO DE LARGADA	
31.3	PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA	
31.4	LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN	
31.5	RETRASO DE UN TRAMO CRONOMETRADO	
31.6	FALSA LARGADA	
32.	FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO	32
32.1	LINEA DE LLEGADA	
32.2	PUNTO DE STOP	
33.	INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO	32
34.	SEGURIDAD DEL CONCURSANTE	32
34.1	EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES	
34.2	SEÑALES DE SOS / OK	

34.3	INFORME DE ACCIDENTES	
34.4	TRIÁNGULO ROJO	
34.5	EL USO DE BANDERAS AMARILLAS	
34.6	SISTEMA DE RASTREO	
35.	PRUEBAS SÚPER ESPECIALES	33
35.1	CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL	
35.2	DISPUTA DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL	
35.3	DETENCIÓN EN LA DISPUTA DE UNA PSE	
35.4	NO CUMPLIR CON LA SECCIÓN 1 DE LA ETAPA 1 (PSE)	
35.5	PLAN DE SEGURIDAD	

PARQUE CERRADO

36.	REGLAS DEL PARQUE CERRADO	34
36.1	APLICACIÓN	
36.2	PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO	
36.3	EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO	
36.4	VERIFICACIONES TÉCNICAS	
36.5	REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO	

NUMERACIÓN, LARGADAS, ORDEN DE LARGADA

37.	NUMERACIÓN	35
37.1	ASIGNACIÓN DE NÚMEROS	
37.2	OTRAS CONSIDERACIONES	
38.	LARGADA DEL RALLY	35
38.1	CEREMONIA DE COMIENZO DEL RALLY	
38.2	ÁREA DE LARGADA	
38.3	DEMORA MÁXIMA EN LA LARGADA	
39.	ÓRDENES DE LARGADA, REENGANCHES E INTERVALOS	36
39.1	REQUISITOS DEL ORDEN DE LARGADA REVISADA	
39.2	ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1	
39.3	ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS SUBSIGUIENTES	
39.4	RELARGADA LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1 (REENGANCHES)	
39.5	INTERVALO DE LARGADA	
39.6	REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS	

ASISTENCIA

40.	ASISTENCIA – CONDICIONES GENERALES	37
------------	---	-----------

40.1	REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA	
40.2	PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA	
41.	PARQUES DE ASISTENCIA	38
41.1	CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA	
41.2	IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE ASISTENCIA	
41.3	VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA	
41.4	DISPOSICIÓN DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA	
42.	VACIAMIENTO DEL TANQUE Y/O REABASTECIMIENTO EN EL PARQUE DE ASISTENCIA	39
43.	TIEMPO FLEXIBLE – ASISTENCIA DE 45 MINUTOS	39
43.1	ASISTENCIAS INTERMEDIAS – 30 MINUTOS	
43.2	ASISTENCIA FINAL DE ETAPA 1 – 45 MINUTOS	
44.	ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)	39
44.1	GENERALIDADES	
44.2	CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO	
44.3	EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS	
44.4	PASE DE VEHÍCULOS A LAS ZAR	

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS LUEGO DEL EVENTO

45.	RESULTADOS DEL RALLY	40
45.1	ESTABLECER LOS RESULTADOS	
45.2	PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS	
45.3	EMPATE EN UN RALLY DEL CAMPEONATO	
45.4	COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL	
46.	PROTESTAS Y APELACIONES	41
46.1	PRESENTACIÓN DE UNA PROTESTA O APELACIÓN	
46.2	ARANCELES POR FORMULAR UNA PROTESTA	
46.3	DEPÓSITO	
46.4	GASTOS	
46.5	APELACIONES	
47.	PREMIACIÓN DEL RALLY	42
47.1	CEREMONIA DEL PODIO	
47.2	PREMIACIÓN	
48.	PREMIACIÓN ANUAL	42

- 48.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA
- 48.2 AUSENCIA

ABASTECIMIENTO Y REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

- 49. REABASTECIMIENTO Y PROCEDIMIENTOS 42
- 49.1 UBICACIÓN
- 49.2 PROCEDIMIENTO

NEUMÁTICOS Y RUEDAS

- 50. GENERALIDADES 43
- 50.1 PROVISIÓN
- 50.2 CANTIDAD DE CUBIERTAS AUTORIZADAS
- 50.3 PRUEBAS COMPARTIDAS
- 50.4 NEUMÁTICOS CON DIBUJO
- 50.5 CONTROL
- 50.6 MARCACIÓN DE NEUMÁTICOS / ZONAS DE CONTROL
- 50.7 DISPOSITIVOS PARA MANTENER EL RENDIMIENTO TOTAL DE LOS NEUMÁTICOS
- 50.8 DEMORAS EN LAS LARGADAS
- 50.9 TRATAMIENTO DE LOS NEUMÁTICOS
- 50.10 NEUMÁTICOS CON CLAVOS
- 50.11 RUEDAS DE REPUESTO
- 50.12 AUTORIZACIÓN

COMPONENTES MECÁNICOS

- 51. COMPONENTES MECÁNICOS 44
- 51.1 RECAMBIO DE MOTOR
- 51.2 TURBOCOMPRESOR
- 51.3 TRANSMISIONES
- 52. NIVEL DE RUIDO EN LOS TRAMOS CRONOMETRADOS 45

PRINCIPIOS GENERALES

1. CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO

La Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino (CDA. del ACA) con el concurso de la Asociación Civil Rally Argentino (ACRA), organiza y fiscaliza el Campeonato Argentino de Rally que es de su propiedad, el cual comprende las competencias que están incluidas en el Calendario Deportivo Oficial.

El Campeonato Argentino de Rally se rige por el Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA y sus anexos, el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA) de la República Argentina, y el presente reglamento que incluye los artículos aplicables los siguientes Campeonatos/Copas:

- Campeonato Argentino de Rally para pilotos
- Campeonato Argentino de Rally para copilotos
- Campeonato Argentino de Rally para equipos
- Campeonato Argentino de Rally por clase para pilotos
- Campeonato Argentino de Rally por clase para copilotos
- Copas que sean aprobadas en el transcurso del año

El Club Organizador es el único responsable de toda la organización del evento y del cumplimiento de todas las normas contenidas en este Reglamento Deportivo, de lo previsto en el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA), en el Código Deportivo Internacional (CDI) y demás resoluciones que la CDA pueda dictar en particular.

Si alguna prueba que integre el Campeonato Argentino se realiza en forma conjunta con otra que forme parte del Campeonato del Mundo organizado por la FIA, o por el Campeonato FIA – Codasur, algunas regulaciones detalladas en este reglamento pueden sufrir modificaciones de manera de adaptar ambas reglamentaciones. Esas modificaciones deben ser especificadas en el Reglamento Particular de la Prueba

La Mesa Directiva de la CDA, se reserva el derecho de veto, si alguna modificación propuesta no la considera conveniente de aplicación.

1.1 APLICACIÓN

1.1.1 Solamente la CDA del ACA puede conceder excepciones a estas disposiciones. Cualquier incumplimiento a estas disposiciones será informado a los comisarios deportivos, quienes podrán imponer las sanciones previstas en los artículos 152 y 153 del Código Deportivo Internacional. Cualquier caso no previsto en las disposiciones será estudiado por los comisarios deportivos, quienes por sí solos tienen la facultad para tomar decisiones (artículo 141 del Código).

1.1.2 El Director de carrera tiene la responsabilidad de aplicar estas disposiciones y el reglamento particular del rally antes o durante el transcurso del mismo. Deberá informar a los comisarios deportivos sobre cualquier incidente de importancia que haya ocurrido y requiera la aplicación de estas disposiciones o el reglamento particular del rally.

1.1.3 Todo lo que no esté expresamente autorizado por este reglamento, está prohibido

1.2 INTERPRETACIÓN

En caso de surgir cualquier disputa sobre la interpretación de estas disposiciones, solamente la CDA del ACA tiene autoridad para tomar decisiones.

1.3 FECHA DE APLICACIÓN

Estas disposiciones entran en vigencia el 1 de marzo de 2011.

2. DEFINICIONES

2.1 COMPLEMENTO

Documento escrito de carácter oficial cuya intención es modificar, aclarar o completar el reglamento particular del rally.

2.2 COMUNICADO

Documento escrito de carácter oficial de naturaleza informativa que puede ser emitido tanto por el director de carrera o por los comisarios deportivos.

2.3 ÁREAS DE CONTROL

Se considera el área de control al área situada entre la primer panel de aviso de fondo amarillo de advertencia y el panel final de color beige con tres bandas transversales.

2.4 TRIPULACIÓN

Una tripulación se compone de dos personas a bordo de cada auto, denominados piloto y copiloto. Salvo que se estipule de otra forma, cualquiera de los miembros de la tripulación puede conducir durante el rally y cada uno deberá portar una licencia de competencia para pilotos de su ADN por el año en curso, que sea válida para el evento. El piloto asume la responsabilidad del concurrente cuando este último no esté a bordo del auto durante el rally.

2.5 ETAPA

Cada parte competitiva del rally, separada por un reagrupamiento por la noche. Si se organiza solamente una Prueba Súper Especial en la noche previa a la Etapa 1, se considerará como la Sección 1 de la Etapa 1.

2.6 DECISIÓN

Se trata de un documento emitido por el director de carrera o por los comisarios deportivos para anunciar los hechos que motivan una indagación, audiencia o investigación.

2.7 FINAL DE LA PRUEBA

La prueba finaliza con la publicación de la Clasificación Oficial Final. La parte competitiva del rally termina al cumplir el último control horario.

2.8 NEUTRALIZACIÓN

El tiempo durante el cual se detiene una tripulación por parte de los organizadores por la razón que fuera, donde se aplican las reglas del parque cerrado.

2.9 PARQUE CERRADO

Zona en que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en este reglamento o en el reglamento particular del rally y en la que solo se permite el acceso de oficiales autorizados.

2.10 ASISTENCIA PROHIBIDA

El uso o recepción por parte de la tripulación de cualquier material fabricado (sólido o líquido, que no sea agua para beber proporcionada por los organizadores), repuestos, herramientas o equipos que no sean los llevados en el auto que compite o la presencia de personal del equipo según se define en el artículo.40.2.1.

2.11 RECONOCIMIENTOS

La presencia en un tramo cronometrado de un piloto y/o copiloto, de cualquier forma y en cualquier momento, que tenga la intención de inscribirse en el rally luego de ser anunciado el itinerario.

2.12 REAGRUPAMIENTO

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

2.13 SECCIÓN DEL RALLY

Cada parte del rally separada por un reagrupamiento.

2.14 ASISTENCIA

Cualquier trabajo en un auto que esté concursando, con excepción de los casos limitados en estas disposiciones.

2.15 INICIO DE LA PRUEBA

La prueba se inicia a partir del momento en que se efectúan los controles administrativos o el reconocimiento (lo que se produzca en primer lugar). La parte competitiva del rally se inicia en el primer control horario.

2.16 PRUEBA SÚPER ESPECIAL

Es un tramo cronometrado diseñado para la vista de los espectadores, con la posibilidad de que más de un auto largue a la vez.

2.17 CARNET DE CONTROL

Es un carné creado para dejar constancia de los tiempos registrados en los distintos puntos de control fijados en el itinerario.

2.18 SECTOR DE RUTA

Todas las partes de un rally entre dos Controles Horarios sucesivos o una largada de un Tramo Cronometrado y los Controles Horarios sucesivos.

2.19 ZONA TÉCNICA

Una zona separada por dos controles horarios a efectos de realizar verificaciones por parte de los comisarios técnicos.

OFICIALES

3. OFICIALES y DELEGADOS

3.1 COMISARIOS

El Colegio de Comisarios Deportivos (los comisarios) estará formado por dos o tres miembros. El presidente y un miembro que serán designados por la CDA y de ser designado un tercer miembro, deberá ser nombrado por la FRAD a que corresponde el organizador del rally. Deberá haber un vínculo de comunicación permanente entre los comisarios y el director de carrera. Durante el transcurso del rally por lo menos uno de los comisarios deberá estar en la proximidad de la Dirección de la Prueba.

3.2 DELEGADOS CDA

Los siguientes Delegados pueden ser designados por la CDA:

3.2.1 Delegado Técnico CDA

El Delegado Técnico CDA actuará de nexo con los Comisarios y será el Jefe de Verificadores Técnicos y a la vez responsable de todos los asuntos técnicos del rally

3.2.2 Delegado de Seguridad CDA

Puede ser designado un Delegado de Seguridad CDA que es particularmente responsable de controlar la seguridad del público y prensa. Él tiene la posibilidad de sugerir al Director de carrera retrasar la largada de una prueba especial si considera que las condiciones de seguridad no son satisfactorias.

3.2.3 Observador/es CDA

Puede ser designado un Observador CDA quien analizará todos los aspectos del rally y completará el formulario de informe CDA apropiado.

3.3 ENCARGADOS DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURRENTES

La función principal del Encargado de las Relaciones con los Concurrentes es proporcionar a los concursantes, información o aclaración de los reglamentos y del desarrollo del rally. Deberá haber por lo menos uno en cada rally, quien deberá ser fácilmente identificable por los concurrentes y los competidores. Deberán estar presentes de acuerdo con el programa preparado para sus funciones.

AUTOS ADMITIDOS

4. AUTOS ADMITIDOS

4.1 CLASES DE AUTOS

Clases	Grupos	
3	Maxi Rally Group N autos sobre 2000cc (ex N4)	Nota 1 Nota 2
3 Light	Group N autos sobre 2000cc (ex N4 Light)	Nota 3
Súper "R"	Hasta 2000 cc	
9	Group N autos sobre 1400 cc y hasta 1600cc	Nota 4

Nota 1: Homologación ADN (CDA) desarrollada sobre bases técnicas equivalentes a los requisitos de la FIA y estándares de seguridad según el artículo 253 del anexo J del CDI vigente.

Nota 2: Homologaciones FIA anteriores al 31/12/2010 en vigencia. Estos vehículos solo podrán estar equipados con variantes, cuya homologación haya sido presentada y aprobada antes del 31/12/2010

Nota 3: Los modelos y características técnicas de los autos autorizados en esta clase, están definidos en el Reglamento Técnico de la categoría

Nota 4: En la clase 9 son admitidos solamente autos Grupo N, homologación CDA

4.2 AUTOS REGIONALES.

Lo siguiente se aplica cuando un organizador admite autos homologados por la CDA o las FRAD (Campeonatos Federal o Regionales):

- 4.2.1 Pueden usar parte o todo el itinerario como el que utiliza la prueba por el Campeonato Argentino
- 4.2.2 Pueden elegir usar las autoridades nombrados para el evento o nombrar otras autoridades en forma separada y/o comisarios técnicos.
- 4.2.3 Los autos correrán como grupo/clase luego de los últimos autos ingresados en el evento del Campeonato Argentino.
- 4.2.4 Los autos tendrán su propia clasificación y no aparecerán en ningún resultado del Campeonato Argentino.

CAMPEONATOS, PUNTOS, PARTICIPANTES, LICENCIAS

5. REQUISITOS DEL CAMPEONATO

5.1 CAMPEONATO

El campeonato está compuesto de un máximo de 11 fechas

En el caso específico de la clase Súper R, la cantidad total de pruebas que asignan puntaje para el campeonato, es de 6 (seis).

Las sedes de esas pruebas son las siguientes: Villa Dolores, Plaza Huincul, Catamarca, General Roca, Concepción del Uruguay y Unquillo.

5.2 PUNTAJE

El puntaje que asigna cada prueba para el Campeonato Argentino es el siguiente:

5.2.1 Clasificación General

1º	25 puntos
2º	18 puntos
3º	15 puntos
4º	12 puntos
5º	10 puntos
6º	8 puntos
7º	6 puntos
8º	4 puntos
9º	2 puntos
10º	1 punto

5.2.2 Por etapa

1º	12 puntos
2º	9 puntos
3º	7 puntos
4º	6 puntos
5º	5 puntos
6º	4 puntos
7º	3 puntos
8º	2 puntos

Las mismas escalas de puntos serán aplicadas en cada clase para la definición del campeonato de cada una de ellas

5.2.3 Atribución de puntos reducidos

Cuando el rally no puede ser completado en su totalidad por cualquier razón, los puntos serán otorgados basados en la clasificación establecida, de acuerdo a las siguientes consideraciones:

- El total de puntos, si mas del 50% de la distancia total de tramos cronometrados programados han sido disputados.
- La mitad de los puntos, serán otorgados si han sido disputadas entre el 25% y el 50% de la distancia total de tramos cronometrados programados.
- No serán asignados puntos si menos del 25% de las distancias citadas, fueron recorridas.

Estas condiciones son aplicables tanto para el total del rally como para cada etapa.

5.3 REQUISITOS PARA CAMPEÓN

5.3.1 Para obtener el título de Campeón Argentino, o ingresar en las clasificaciones finales del campeonato es necesario haber intervenido en un mínimo de seis (6) fechas.

5.3.2 La clasificación final del Campeonato será establecida teniendo en cuenta el total de rallies realizados en el año, pero todos los concursantes que intervengan en la primera prueba, deben descartar una antes del inicio del campeonato.

5.3.3 Los concursantes que descarten una prueba podrán intervenir en la misma, pero no se harán acreedores a los puntos de los puestos que ocupen (sí en el campeonatos para equipos). Los puntos serán otorgados a los participantes que los sucedan en la clasificación.

5.3.4 En la clase Súper R, no se consideran descartes

5.4 PARTICIPANTES - LICENCIAS

5.4.1 Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato Argentino de Rally, los pilotos y copilotos deberán poseer Licencia Nacional de Rally extendida por la CDA o bien licencia internacional otorgada por alguna ADN miembro de la FIA y la correspondiente autorización (artículo 70 del CDI).

5.4.2 Para el caso específico de la última prueba del Campeonato, solo recibirán puntos los participantes que hayan intervenido anteriormente, como mínimo, en una prueba del Campeonato Argentino del año en curso, en la clase en que se inscriben.

6. EMPATE EN EL CAMPEONATO

6.1 PILOTOS Y COPILOTOS

Para la clasificación final de un Campeonato, la regla para decidir entre pilotos y copilotos que han puntuado exactamente el mismo total de puntos será:

6.1.1 De acuerdo con el mayor número de primeros lugares, luego de segundos lugares, luego de terceros lugares, etc, logrados en las clasificaciones generales de los rallies donde han participado para formar el total de puntos.

6.1.2 De acuerdo con el mayor número de puestos más altos logrados en las clasificaciones generales de todos los rallies en los cuales hayan participado cada uno de los pilotos y copilotos con el mismo puntaje, siendo un 7º puesto mejor que cualquier 8º puesto, un 8º puesto mejor que un 9o, y así sucesivamente.

6.1.3 En caso de un empate posterior, la CDA decidirá quién será el ganador, basándose en cualquier otra consideración que crea adecuada.

6.2 EQUIPOS

La regla para decidir entre equipos que han obtenido exactamente el mismo total de puntos será como sigue:

- 6.2.1 De acuerdo con el mayor número de puestos más altos logrados en el número de rallies que hayan participado para formar el total de puntos para cada equipo, tomando en cuenta solamente el puesto más alto logrado por rally por cada equipo.
- 6.2.2 De acuerdo con el número de novenos lugares, décimos lugares, etc, un noveno lugar será mejor que cualquier décimo puesto, y así sucesivamente.
- 6.2.3 En caso de que se produzca un empate posterior, la CDA definirá quién será el ganador o también para el caso de que haya empate en otros puestos, basándose en cualquier otra consideración que crea adecuada.

7. CARACTERÍSTICAS DEL EVENTO

7.1 DISTANCIAS

- 7.1.1 La distancia total de tramos cronometrados deberá ser:
Coeficiente 1: Entre 140 y 180 Km.
Coeficiente 2: Entre 200 y 220 Km.
- 7.1.2 La extensión recomendada de cada etapa deberá ser como mínimo de un 35 % y como máximo de un 65 % del recorrido total de tramos cronometrados. El recorrido más extenso es recomendable disputarlo en la etapa 1.
- 7.1.3 En el caso de disputarse algún tramo (PE) el día viernes como sección 1 de la etapa 1, el orden de largada de la sección 2 no sufrirá modificaciones aunque se haya excedido el 10% del recorrido total.
- 7.1.4 Si la distancia entre Parques de Asistencia supera los 100 km debe disponerse una zona suplementaria de reabastecimiento según las condiciones que se detallan en el Art 49.

7.2 TIPO DE SUPERFICIES

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.

7.3 CONDICIONES DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS

- 7.3.1 La distancia mínima no podrá ser menor a 2,50 kms.
La extensión máxima no deberá superar los 45 kms.
Los tramos rectos no deben superar los 1200 mts.
- 7.3.2 En el caso de caminos rectos, el Organizador deberá implementar sectores para reducir la velocidad tales como ingreso a campos, desvíos en caminos laterales, etc., siempre manteniendo el ancho del camino que se está transitando y con el piso debidamente compactado.
- 7.3.3 El máximo de oportunidades en que puede ser disputada un mismo tramo cronometrado sobre el mismo recorrido, será de dos por etapa.
- 7.3.4 Para la utilización de un mismo recorrido en tres oportunidades o más, se deberá requerir aprobación de la CDA quien evaluará las características del piso y del tramo
- 7.3.5 No se deberán incluir dentro del recorrido de la misma etapa, tramos cronometrados que se disputen ida y regreso sobre el mismo tramo del camino

7.4 ELECCIÓN DEL RECORRIDO

- 7.4.1 El Organizador del evento es el único responsable de que los tramos cronometrados a usar en la carrera sean apropiadas; deberá evitar las rutas que podrían no concordar con los

reglamentos y/o recomendaciones de la CDA y ACRA. La seguridad es de primordial importancia al seleccionar los tramos. La selección de la ruta del rally debe evitar los caminos que puedan incluir una alta densidad de tráfico de espectadores.

- 7.4.2** Como referencia, la velocidad promedio máxima en las pruebas especiales no debe superar los 130 km
- 7.4.3** La velocidad promedio en secciones de rutas (tramos de enlace), no debe superar las permitidas para los caminos que se utilicen, de acuerdo a las reglamentaciones vigentes.
- 7.4.4** Las autoridades designadas por la CDA para cada evento (Comisarios Deportivos, Delegado de Seguridad) podrán tomar la decisión, in situ, de cancelar o modificar el recorrido de un tramo cronometrado si por motivos de seguridad lo consideran conveniente.

8. OTRAS CONDICIONES REGLAMENTARIAS

8.1 CLASE 3 LIGHT

- 8.1.1** Podrán participar los pilotos inscriptos con autos de la clase 3 que no están incluidos en la lista de pilotos prioritarios emitida por ACRA.
- 8.1.2** Esta lista será emitida antes de 10 de marzo de 2011 y tendrá vigencia durante el año en curso.
- 8.1.3** Si durante el año algún piloto no incluido en la lista pero con antecedentes en clases superiores del rally manifiesta su intención de participar en esta clase, la aceptación de su inscripción será evaluada por ACRA y la CDA.
- 8.1.4** Los modelos y características técnicas de los autos con que se puede intervenir, están definidos en el reglamento técnico de la categoría.

8.2 CAMPEONATO PARA EQUIPOS

ANUNCIO

Los equipos que participan en el Campeonato Argentino, podrán intervenir en el Campeonato para Equipos de acuerdo a las condiciones que se describen mas abajo.

El Campeonato consta de los mismos rallies que puntúan por el Campeonato Argentino para pilotos y copilotos.

La clasificación final del Campeonato se establecerá teniendo en cuenta todos los resultados de las clasificaciones absolutas, etapas y final, de la prueba.

El equipo que haya obtenido el mayor número de puntos al final del año será declarado Campeón Argentino de Equipos de Rally

- 8.2.1** El Equipo que desee puntuar en el Campeonato a partir de la primera prueba, deberá inscribirse ante ACRA y la CDA a más tardar el día 31 de marzo de 2011, utilizando para ello el formulario de inscripción que obtendrá de ACRA.
- 8.2.2** Los equipos serán denominados por equipo y marca de vehículo
- 8.2.3** En el momento de la inscripción de cada prueba, el equipo deberá declarar ante ACRA y CDA, un máximo de dos tripulaciones que serán las habilitadas para puntuar en ese rally.
- 8.2.4** Luego del inicio del Campeonato podrán inscribirse nuevos equipos
- 8.2.5** Los puntos serán atribuidos según lo indicado en el artículo 5.1 de este reglamento. Para todo equipo, solo puntuarán las tripulaciones designadas para cada prueba según su posición relativa
- 8.2.6** Los pilotos podrán sumar puntos para el equipo, participando en la prueba que descartan para su puntaje en el campeonato.
- 8.2.7** Un piloto que ya ha sido inscripto en un equipo en una prueba ya disputada, puede hacerlo en representación de otro en el caso de que durante el año cambie de equipo.

8.2.8 Para las últimas dos pruebas del Campeonato no se admitirán inscripciones de pilotos que no lo hayan hecho anteriormente en el equipo en que se van a inscribir en esa prueba.

8.3 RALLIES PREVIOS

Dentro de los sesenta (60) días previos a la realización de un rally, el Organizador u otra entidad organizadora, no podrán realizar una prueba que comprenda tramos totales o parciales de las pruebas Cronometradas, de las que luego van a ser utilizadas en el rally que se dispute por el Campeonato Argentino.

8.4 DURACIÓN

La duración del rally no debe superar las 48 horas desde el comienzo hasta su finalización con un máximo de manejo por etapa de 12 horas.

El tiempo de detención entre cada etapa no debe ser inferior a 12 horas

DOCUMENTOS ESTÁNDAR Y CRONOGRAMAS

9. DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS DE LA CDA

9.1 GENERALIDADES

Deberá cumplirse con el formato y procedimiento de los siguientes documentos, tal como figura en el Anexo II:

- Reglamento Particular de la Prueba (formato electrónico e impreso)
- Complementos (formato electrónico e impreso)
- Itinerario (formato electrónico e impreso)
- Libro de ruta (formato impreso)
- Formulario de inscripción (formato electrónico e impreso)
- Listas de largada y resultados del rally (formato electrónico e impreso)

Los documentos publicados en forma electrónica no serán modificados una vez que se efectuó la publicación en la página Web del organizador, a menos que las modificaciones sean destacadas. Cualquier documento que requiera la aprobación de la CDA con anterioridad a la publicación, no será modificado sin la aprobación de la CDA.

9.2 LIBRO DE RUTA

Todas las tripulaciones recibirán un libro de ruta conteniendo una descripción detallada del recorrido obligatorio. Deberá seguirse este itinerario y los diagramas de la dirección de la ruta. Cualquier desviación será informada a los comisarios.

9.3 CARNET DE CONTROL

9.3.1 Cada tripulación es responsable de:

- su carnet de control
- de entregar el carnet de control en los controles y de la exactitud de las anotaciones
- de cualquier anotación efectuada en el carnet de control.

Por lo tanto, depende de la tripulación entregar este carnet de control a los oficiales deportivos en el momento correcto, y revisar que se hayan anotado correctamente los tiempos.

9.3.2 El oficial deportivo que corresponda es la única persona a quien se le permite realizar anotaciones en el carnet de control excepto en el caso de las secciones "para uso del participante".

- 9.3.3** La ausencia de sello o firma de cualquier control, la ausencia de una anotación del tiempo en un control horario, o la falta de entrega del carnet de control ante cada control, derivará en la exclusión de la tripulación que corresponda por parte del director de carrera al final de la sección.
- 9.3.4** Cualquier divergencia entre los tiempos anotados en el carnet de control de la tripulación y aquellos registrados en los documentos oficiales del rally, estará sujeta a una investigación de los comisarios quienes darán su veredicto final.

SEGURO

10. COBERTURA DE SEGURO

10.1 DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DEL SEGURO

El Club Organizador se encargará obligatoriamente de la contratación de un seguro que garantice la responsabilidad civil hacia terceros del concurrente y del piloto con la sola condición de que el tercero no sea otro concurrente. El Reglamento Particular deberá detallar la cobertura de seguro contratada por los organizadores.

10.2 COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

10.2.1 El premio del seguro deberá garantizar una cobertura adecuada por responsabilidad civil hacia terceros.

10.2.2 La cobertura de responsabilidad civil hacia terceros se contratará sin perjuicio de cualquier póliza personal de seguros de cualquier concursante o cualquier persona física o jurídica que participe del evento.

10.2.3 La cobertura de seguro deberá estar vigente por lo menos durante la disputa del tramo del shakedown y para las tripulaciones que estén corriendo dentro del itinerario del rally desde la largada del primer tramo de competencia hasta el final del rally, o hasta el momento del abandono permanente o exclusión. Los autos que hayan abandonado y vuelto a largar no se considerarán como abandonos permanentes.

10.2.4 Además se deberá contratar un seguro contra incendios que cubra a los vehículos en competencia mientras se encuentran reglamentariamente ingresados en cualquier parque cerrado de la prueba.

10.2.5 Además se deberá contar con un seguro de Accidentes Personales que cubra a los Oficiales Deportivos y a todas las autoridades de la prueba.

10.2.6 Los montos mínimos de cobertura de los seguros, serán determinados anualmente por la CDA.

10.3 EXCLUSIÓN DE LA COBERTURA

Los vehículos de asistencia y los autos utilizados para el reconocimiento, aún aquellos que tengan placas especiales emitidas por los organizadores, no serán cubiertos por la póliza de seguros del rally.

10.4 LIBERACIÓN DE RESPONSABILIDADES

El Organizador, el Comité de Organización, y el Ente Fiscalizador, no se hacen responsables ante cualquier caso de accidente que pudiera ocurrir o pudiera ser causado por cualquier concursante y/o automóvil de competición participante, ni por sus vehículos de asistencia durante el desarrollo del rally.

IDENTIFICACIÓN DEL AUTO

11. NÚMEROS DE COMPETENCIA

11.1 GENERALIDADES

11.1.1 El organizador proporcionará a cada tripulación un número de identificación, el cual será fijado a su auto en las posiciones determinadas con prioridad al chequeo técnico.

11.1.2 Cualquier publicidad dentro de esta identificación es obligatoria y no puede ser rechazada por los concursantes.

11.2 PANELES PARA PUERTAS

11.2.1 Dos paneles para la puerta frontal con 55 centímetros de ancho por 16 centímetros de altura incluyendo un borde blanco de 1 centímetro. Cada uno de estos paneles comprenderá un espacio con un número de competición negro mate el cual deberá estar siempre al frente del panel. Los números serán amarillo fluorescente (PMS 803), de 13 centímetros de altura y con un ancho de trazo de 2 centímetros. El resto de este panel para puerta se reserva para la denominación del rally.

11.2.2 Cada panel se colocará en forma horizontal en el borde de cada puerta frontal, con el número al frente.

11.3 VENTANAS LATERALES

Dos números para cada una de las ventanas laterales traseras que deberán ser de 20 centímetros de altura con un ancho de trazo de 25 mm, color naranja fluorescente (PMS 804) y deberán ser reflectantes. Estos números se colocarán en la ventana lateral trasera adyacente a los nombres de la tripulación.

11.4 PLACA FRONTAL (Opcional)

Una placa que entre dentro de un rectángulo de 43 centímetros de ancho por 21.5 de altura que incluya por lo menos el número de competición y el nombre completo del rally.

12. PUBLICIDAD

12.1 RESTRICCIONES DE PUBLICIDAD

12.1.1 Se permite a los competidores fijar cualquier tipo de publicidad a sus autos, siempre que:

- esté autorizada por las leyes nacionales y las disposiciones de la CDA
- no sea ofensiva o cause perjuicios
- no interfiera con la visual de la tripulación a través de las ventanas

12.1.2 El nombre de la marca de los automóviles participantes no puede estar asociado con el nombre de un rally o aparecer en los espacios de publicidad obligatorios del organizador.

12.1.3 El texto de cualquier publicidad del organizador de carácter obligatoria deberá estar claramente indicado en el Reglamento Particular, o informado en boletín oficial, antes del cierre de las inscripciones del rally.

12.1.4 El Organizador dispondrá de un panel de 40 cm. de alto por 20 cm. de ancho que debe ser colocado en la parte frontal de las puertas delanteras del auto.

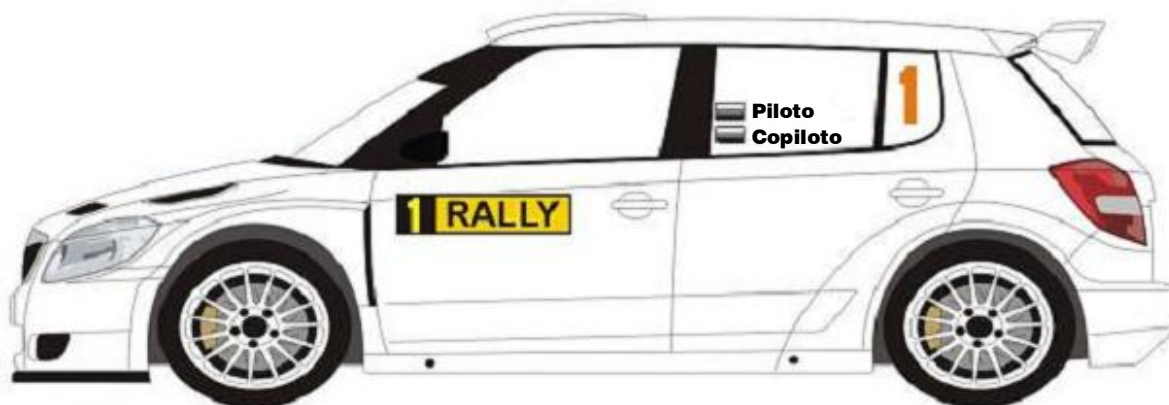
13. NOMBRES DE LOS PILOTOS Y COPILOTOS

En la ventana lateral trasera de ambos lados del auto, adyacente al número de competición, deberá aparecer la primera inicial o iniciales y apellido del piloto y copiloto, seguida de las banderas nacionales del país de la ADN del cual obtuvieron sus licencias. Los nombres deberán ser:

- en helvética blanca
- la inicial del nombre y la primera letra del apellido en mayúscula, el resto del apellido en minúsculas
- 6 centímetros de alto y con un ancho de trazo de 1.0 centímetros

El nombre del piloto será el nombre superior sobre ambos lados del auto.

14. PLACA DE LAS PUERTAS/NÚMEROS DE COMPETENCIA/NOMBRES DE LOS PILOTOS



CONDUCTA DE MANEJO

15. COMPORTAMIENTO

15.1 REGLAS GENERALES

- 15.1.1 Las tripulaciones deberán comportarse siempre de manera deportiva.
- 15.1.2 Los autos pueden solamente ser remolcados, transportados o empujados para traerlos de regreso a la ruta del rally o para dejar libre el camino del rally.
- 15.1.3 Las exhibiciones (trompos) puede ser realizadas solamente cuando el Reglamento Particular lo permita.
- 15.1.4 Las tripulaciones deberán siempre conducir en dirección del tramo cronometrado (excepto al único efecto de dar vuelta) bajo pena de exclusión pronunciada por el director de carrera.

15.2 DURANTE EL RECONOCIMIENTO

15.2.1 Se enfatiza que reconocimiento no es práctica. Todas las leyes de tránsito de Argentina deberán ser estrictamente respetadas, al igual que la seguridad y los derechos de los demás usuarios de las calles y los caminos.

15.2.2 El exceso de velocidad durante el reconocimiento podrá incurrir en una multa aplicable por parte del director de carrera

15.2.3 El monto de esta multa no será alterado por ninguna multa impuesta por la policía.

15.3 VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY

15.3.1 El exceso de velocidad durante el rally en tramos de enlace podrá incurrir en una multa aplicable por el director de carrera

15.3.2 El monto de esta multa no se modificará por ninguna multa impuesta por la policía.

15.4 LEYES DE TRÁNSITO

15.4.1 A lo largo de todo el rally, las tripulaciones deberán observar las leyes nacionales de tránsito. Las infracciones serán referidas al director de carrera.

15.4.2 En caso de que se produzca una infracción a las leyes de tránsito por parte de una tripulación participante del rally, los oficiales de policía que hayan advertido la infracción deberán denunciar al infractor de la misma forma que para los usuarios comunes de la ruta.

15.4.3 En caso de que la policía decida detener al piloto infractor, podrán solicitar la aplicación de cualquiera de las sanciones establecidas en el Reglamento Particular del rally, sujeto a lo siguiente:

- que la notificación de la infracción se realice a través de canales oficiales y por escrito, antes de la publicación de la clasificación provisional final.
- que las declaraciones formuladas estén lo suficientemente detalladas como para que la identidad del piloto infractor sea determinada sin lugar a dudas, y que el lugar y momento de la infracción sean precisos.
- que los hechos no queden abiertos a varias interpretaciones.

15.4.4 Para la segunda infracción de tránsito: una penalización de 5 minutos.

15.4.5 Para la tercera infracción de tránsito: exclusión aplicada solamente por el colegio de comisarios.

INSCRIPCIONES, COBERTURA MÉDICA

16. PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

16.1 GENERALIDADES

Las inscripciones deberán ser realizadas de acuerdo con los artículos 68-80 del CDI.

La fecha del cierre de inscripciones debe ser mencionada en el Reglamento Particular de la Prueba.

Las inscripciones podrán efectuarse personalmente, por fax o correo electrónico, emitido antes de la fecha y hora de cierre de inscripciones con un acuse de recepción conteniendo los siguientes datos:

- Nombre de la competencia
- Nombres del concurrente, piloto y navegante
- Marca, modelo del vehículo y clase a la que corresponde.

La inscripción efectuada por fax o mail, se perfeccionará mediante la firma de los formularios oficiales en oportunidad de la verificación administrativa, en el lugar de la competencia.

16.2 ENMIENDAS EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

Un concurrente puede reemplazar libremente el auto declarado en el formulario de inscripción por otro del mismo grupo y la misma clase, hasta el momento de la inspección técnica.

16.3 PARTICIPANTES EXTRANJEROS

Los concurrentes, pilotos y/o navegantes extranjeros deben presentar la autorización de la ADN que le haya expedido su licencia según artículo 70 del CDI

16.4 CAMBIO DE CONCURRENTE Y/O DE MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Se permite que un concurrente cancele su solicitud de inscripción hasta el cierre de inscripciones. Luego del cierre de inscripciones, un miembro de la tripulación puede ser reemplazado con el consentimiento de:

- los organizadores, antes del comienzo de los controles administrativos.
- los comisarios, luego del comienzo de estos controles y antes de la publicación de la lista de tripulaciones habilitadas para tomar la largada.

Solamente la CDA puede autorizar el reemplazo de los miembros de la tripulación y del concurrente (cuando sea el mismo que un piloto reemplazado).

16.5 COMPROMISO DE LOS CONCURRENTES Y MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Por el solo hecho de firmar el formulario de inscripción, el concurrente y la tripulación, se someten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el RDA y sus anexos, a estas disposiciones y el Reglamento Particular del rally.

16.6 COBERTURA MÉDICA

Todos los participantes, piloto y copiloto, en el momento de la verificación administrativa, deben acreditar poseer cobertura médica para el caso de accidentes en competencias automovilísticas.

Solamente serán aceptados los sistemas de medicina prepaga, si es presentado un certificado fehaciente de cobertura especial para competencias automovilísticas emitido por el prestario.

En estos casos deberá presentar una nota en la que se mencione a que hospital o sanatorio de la zona, debería ser derivado en caso de accidente.

Quien no disponga de cobertura médica acreditando su vigencia, no podrá participar de la competencia.

17. FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

17.1 FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

17.1.1 La fecha de cierre de las inscripciones para pruebas del campeonato argentino se efectuará los días martes de la semana en que se realiza la competencia.

17.1.2 Las inscripciones se podrán realizar:

- Personalmente en la CDA o en la entidad que realice el contralor deportivo de cada rally
- Por fax o e-mail a:

CDA Fax 01148084599 e-mail cdarally@aca.org.ar

Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally (ACRyR)

Asociación Volantes General Roca (AVGR)

Automóvil Club Concepción del Uruguay (ACCU)

según la entidad encargada del contralor deportivo de cada prueba

17.2 CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES COMPARTIDAS CON RALLIES DE LA FIA Y/O CODASUR

La fecha de cierre de las inscripciones para pruebas compartidas con el campeonato WRC de la FIA, o con el FIA - Codasur, se ajustará a lo que mencione el Reglamento Particular de la Prueba

18. DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

18.1 DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción (si los hubiera) serán definidos por la CDA y mencionados en este Reglamento Deportivo en un complemento.

18.2 REEMBOLSO DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

La inscripción se reembolsará completamente:

- a aquellos candidatos cuya inscripción fue rechazada
- en caso de que el rally no se realice

18.3 REEMBOLSO PARCIAL DE LA INSCRIPCIÓN

Las inscripciones se reembolsarán en forma parcial en el caso de que se produzcan las condiciones previstas en el Reglamento Particular.

19. CLASES

19.1 CAMBIO DE CLASE LUEGO DE LA INSCRIPCIÓN

En el momento de la verificación técnica, si no hay correspondencia entre el auto presentado y la de la clase/grupo que aparece en la inscripción, los comisarios pueden transferirlo a la clase/grupo correspondiente que recomiende el director de carrera.

19.2 MINIMO DE INSCRIPTOS

No se considerará una cantidad de participantes mínimo por clase.

RECONOCIMIENTO

20. RECONOCIMIENTO

20.1 AUTOS DE RECONOCIMIENTO

20.1.1 Requisitos comunes

- El auto deberá estar pintado en un solo color, sin publicidad, calcomanías, etc.
- Se autoriza el uso de protección para los bajos del chasis (que cumpla con las disposiciones del Grupo N)
- Se autoriza el uso de dos faros adicionales homologados.
- La tripulación puede usar un sistema de intercomunicación "Liviano" (sin cascos)
- Se puede colocar equipos de navegación a bordo
- Se pueden utilizar autos que conformen las siguientes especificaciones:

20.1.2 Autos y/o camionetas estándar

Autos y/o camionetas estándar totalmente sin modificar, tal como se ofrecen a la venta al público en general

20.1.3 Autos de producción

- El motor será de producción en serie (que cumpla con las disposiciones del Grupo N)
- La caja de cambios será de producción en serie (que cumpla con las disposiciones del Grupo N)

- El escape será de producción en serie con un nivel máximo de ruido dentro de la tolerancia legalmente permitida por el país organizador.
- Las suspensiones deberán cumplir con las disposiciones del Grupo N
- Los asientos serán de producción de serie
- Cinturones de seguridad de producción de serie (inerciales)
- Las llantas son libres dentro de los límites del Anexo J, Grupo N.

20.2 NEUMÁTICOS PARA AUTOS DE RECONOCIMIENTO

Los neumáticos utilizados para el reconocimiento serán:

- a) neumáticos de producción en serie homologados para ruta de asfalto
- b) neumáticos libres para tierra/ripió, salvo que se establezca de manera distinta en el Reglamento Particular.

20.3 DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO

20.3.1 Horarios. El reconocimiento deberá tener lugar de acuerdo con horarios fijados por el organizador. La participación en el reconocimiento no es obligatoria.

20.3.2 Número de pasadas. El número de pasadas se limita a dos por piloto en cada prueba especial o, cuando corresponda, en cada sección (las pruebas especiales recorridos dos veces se consideran una prueba especial). Durante el reconocimiento habrá oficiales deportivos de control en la largada y la llegada de cada prueba especial para registrar el número de pasadas. Podrán realizarse otro tipo de control dentro del recorrido de los tramos cronometrados.

Los organizadores deben asegurarse que cada tripulación no recorra la misma prueba más de dos veces

Se podrán realizar más controles por parte de la organización fuera de los días y horarios establecidos para los reconocimientos.

20.3.3 A partir del fin de los reconocimientos, cualquier persona relacionada de cualquier manera con una tripulación, tiene prohibido transitar (al menos que lo haga a pie) sobre o a través de la ruta de un tramo cronometrado, sin autorización expresa del director de carrera

20.3.4 Dentro de los noventa (90) días anteriores a la fecha de realización de cada prueba, los posibles participantes de ella tienen prohibido recorrer los caminos en que se vayan a disputar los tramos cronometrados.

20.3.5 El reconocimiento fuera del cronograma dado por los organizadores es considerado una infracción seria y será informada a los Comisarios Deportivos quienes podrán aplicar alguna de las penalidades consignadas en los art. 152 y 153 del RDA

Cualquier denuncia elevada por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, será tratada en la primera reunión del Colegio.

20.3.6 Velocidad durante el reconocimiento. El organizador puede determinar el límite de velocidad en los tramos de pruebas especiales. Tales límites deberán aparecer en el Reglamento Particular y podrán ser verificados en cualquier momento durante el reconocimiento.

20.3.7 Shakedown. Es obligatorio incluirlo en el programa de reconocimientos.

VERIFICACIONES TÉCNICAS

21. ANTES DE LA LARGADA

21.1 GENERALIDADES

- 21.1.1** Los autos deben ser presentados a la verificación técnica en los horarios que establece el programa oficial de la competencia
Se pueden presentar por medio de un representante del equipo, salvo que disponga lo contrario el Reglamento Particular.
- 21.1.2** La verificación técnica realizada antes de la largada será de naturaleza completamente general, marca y modelo del auto, conformidad del auto con la clase en la cual está inscripto, conformidad con los códigos de circulación en ruta
Por otra parte esta actividad incluirá la identificación del auto, chasis, bloque de motor, turbo compresores, caja, diferenciales, etc.
Vale considerar además, que estas identificaciones pueden ser hechas en cualquier momento de la prueba.
- 21.1.3** En la verificación técnica a los competidores se les puede requerir que presenten todos los ítems de vestimenta, incluyendo cascos y apoya cabeza aprobado por la FIA (antes denominado HANS®) que se vaya a utilizar en la prueba. Se chequeará el cumplimiento del Capítulo III, Apéndice L del CDI
- 21.1.4** La tripulación, o su representante, deberá exhibir la ficha de homologación certificada completa del auto, así como cualquier extensión de la misma.
- 21.1.5** La Comisión Técnica de la CDA, en la primera participación de cada año, le entregará a cada concurrente un Pasaporte Técnico por cada auto, que deberá ser presentado en todas las pruebas y/o cuando le sea requerido.
- 21.1.6** Luego del chequeo técnico, si se encuentra un auto que no cumple con las disposiciones técnicas y/o de seguridad, los comisarios podrán fijar una fecha/hora límite antes de la cual se deberá lograr que el auto cumpla con dichas disposiciones, o podrán denegar la largada.

22. DURANTE EL RALLY

22.1 CONTROLES ADICIONALES

Se podrán efectuar controles sobre los ítems de seguridad, incluyendo la indumentaria, así como también el auto, las partes y/o conjuntos que fueron precintados y la presencia de las cubiertas registradas, en cualquier momento posterior a la largada.

22.2 RESPONSABILIDAD DE LAS TRIPULACIONES

- 22.2.1** El concurrente es responsable de la conformidad técnica de su auto en el desarrollo de todo el rally.
- 22.2.2** En el caso de que una tripulación deba reemplazar una parte o conjunto identificado durante la asistencia, lo deberá notificar a las autoridades, para que estas se encarguen de volver a marcar el elemento que se coloca en reemplazo y verificar el sustituido si es que se lo considera conveniente.
- 22.2.3** En caso de que se coloquen marcas de identificación, es responsabilidad del concurrente ver que se preserven intactas hasta el final del rally. En caso de que éstas faltaran, se informará a los comisarios.
- 22.2.4** Es también responsabilidad de los concurrentes ver que cualquier parte del auto que se haya manipulado durante la inspección técnica se haya reinstalado correctamente.
- 22.2.5** Cualquier fraude que se descubra, y en especial marcas de identificación presentadas como originales que hayan sido fraguadas, se informará a los comisarios.

23. VERIFICACIONES FINALES

23.1 PARQUE CERRADO FINAL

Luego de cumplir con el último control horario, los autos deberán ser colocados en un parque cerrado donde permanecerán hasta que sea abierto por decisión de los comisarios.

23.2 SELECCIÓN DE AUTOS

La inspección posterior al evento que involucre el desmantelamiento de un auto puede ser llevada a cabo tanto a discreción de los comisarios como en virtud de una protesta o mediando la recomendación del director de carrera a los comisarios.

La cantidad mínima de autos que deben someterse a la verificación técnica sera:

Los dos primeros autos clasificados por clase en la clasificación final, mas el ganador de cada etapa, si no estuviera entre ellos.

Además, cualquier otro vehículo que las autoridades de la prueba consideren conveniente verificar, haya finalizado o no la prueba.

23.3 FICHA DE HOMOLOGACIÓN

La ficha completa de homologación certificada y sus extensiones además de otras documentaciones que sean necesarias, deberán estar disponibles para la verificación final.

23.4 TIEMPO DISPONIBLE

El tiempo disponible para las verificaciones finales, o sea el tiempo que media entre el arribo de los autos al recinto de verificaciones como figura en el Reglamento Particular y la hora de publicación de la Clasificación Final, no debe ser menor de dos horas.

SHAKEDOWN

24. REQUISITOS PARA LA SESIÓN DE PRÁCTICA (SHAKEDOWN)

24.1 GENERALIDADES

La sesión de práctica deberá organizarse como una oportunidad de promoción y de prueba de los autos por parte de los concursantes.

24.2 DESARROLLO DEL SHAKEDOWN

24.2.1 La sesión de práctica (shakedown) se llevará a cabo sobre un tramo representativo de los caminos en que se desarrollarán los tramos cronometrados, como si fuera una instancia de carrera dentro del rally e incluirá todas las medidas de seguridad adecuadas.

Las tripulaciones también deben ajustarse a esas medidas de seguridad

24.2.2 La sesión de prácticas puede desarrollarse también usando el recorrido de la prueba súper especial o parte de un tramo cronometrado del rally.

24.2.3 Se realizarán los días viernes en los horarios que se detallan en el Reglamento Particular divididas en grupos de acuerdo a la cantidad y características de los autos inscriptos

24.3 DESCARGO DE RESPONSABILIDAD

Cualquier persona a bordo del auto durante la sesión de práctica que no haya sido inscripta para el rally, deberá haber firmado una renuncia de derechos proporcionada por el organizador.

24.4 REQUISITOS TÉCNICOS

Antes de la sesión de práctica los autos deberán pasar por la verificación técnica.

24.5 ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN

Un concursante cuyo auto se avería durante el shakedown, debe no obstante asistir a la ceremonia de largada como se señala en el art. 37.

CONTROLES

25. CONTROLES – REQUISITOS GENERALES

25.1 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

Todos los controles, es decir: controles de paso y horarios de salida y llegada de tramos cronometrados, zona de control de reagrupamiento y de neutralización, se indicarán por medio de pancartas estandarizadas aprobados por la CDA que cumplan con los gráficos y distancias que figuran en el Anexo I.

25.2 BARRERAS DE PROTECCIÓN

Un zona de por lo menos 5 metros antes y después de cada control, deberá estar protegida por barreras de ambos lados del camino a fin de facilitar la realización de las operaciones de control.

25.3 TIEMPO DE DETENCIÓN EN ÁREAS DE CONTROL

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

25.4 HORARIO DE INSTALACIÓN y FUNCIONAMIENTO

25.4.1 Los controles deberán estar listos para funcionar por lo menos 30 minutos antes del tiempo previsto para el pasaje del primer auto en competencia.

25.4.2 Salvo decisión en contrario de parte del director de carrera, cesarán sus operaciones 15 minutos después del tiempo ideal de llegada del último auto de competición, mas el tiempo de exclusión.

25.5 SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN

25.5.1 Las tripulaciones deberán hacer el control de ingreso en la secuencia correcta y en la dirección de la ruta del rally, bajo pena de exclusión pronunciada por el director de carrera.

25.5.2 Está prohibido reingresar al área de control

25.6 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

25.6.1 Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones de los oficiales deportivos de cualquier control. En caso de no hacerlo se informará al colegio de comisarios.

25.6.2 Todos los oficiales de control deberán ser identificables. En cada control, el oficial jefe deberá lucir un chaleco distintivo.

26. CONTROLES DE PASO

En estos controles, identificados por las pancartas que figuran en el Anexo I, los oficiales deberán estampar y/o firmar simplemente el carnet de control tan pronto como les sea entregado por la tripulación, sin indicar el tiempo de paso.

27. CONTROLES HORARIOS

27.1 FUNCIONAMIENTO

En estos controles, los oficiales procederán a anotar en el carnet el horario en el cual éste le fue entregado. El tiempo se registrará al minuto completo

27.2 PROCEDIMIENTO DE CONTROL

- 27.2.1** El procedimiento de control comienza en el momento en que el auto pasa la pancarta de aviso de comienzo del área de control.
- 27.2.2** Entre la pancarta de ingreso al área de control y el control, la tripulación tiene prohibido detenerse por cualquier razón o conducir a una velocidad anormalmente lenta.
- 27.2.3** La toma de tiempo real y el registro del mismo en el carnet de control podrá ser efectuado solamente si los dos miembros de la tripulación y el auto se encuentran en el área de control y dentro de la vecindad inmediata a la mesa de control.
- 27.2.4** El tiempo real deberá corresponder al momento exacto en el cual uno de los miembros de la tripulación entregue el carnet de control al oficial en funciones.
- 27.2.5** Entonces, manualmente o por medio de un dispositivo de impresión, el oficial en funciones anotará la hora real de presentación en el carnet de control que le fue entregado, y nada más.
- 27.2.6** El horario ideal de control es el obtenido al sumarle al horario de largada de ese sector, el tiempo permitido para completar el tramo. Esos tiempos son expresados al minuto.
- 27.2.7** El horario ideal de control es de exclusiva responsabilidad de las tripulaciones, quienes pueden consultar el reloj oficial en la mesa de control. Los oficiales no pueden dar ninguna información sobre la hora de presentación ideal.
- 27.2.8** La tripulación no será sancionada por hacer el control antes de tiempo, si el auto ingresa al área de control durante el minuto ideal de chequeo o en el minuto precedente.
- 27.2.9** La tripulación no será sancionada por demora si el acto de entrega del carnet al oficial correspondiente se produce durante el minuto de ideal de presentación.
- 27.2.10** Cualquier diferencia entre el horario ideal de presentación y el real se sancionará 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.
- 27.2.11** Siempre que se haya establecido en el Reglamento Particular del rally o esté indicado en un complemento posterior, los organizadores podrán autorizar tripulaciones para la presentación antes de tiempo sin incurrir en penalizaciones.
- 27.2.12** Si se detecta que una tripulación no ha observado las reglas para el procedimiento de control, el oficial a cargo del control deberá hacer de esto el tema de un informe por escrito y enviarlo inmediatamente al director de carrera.
- 27.2.13** A discreción del director de carrera, una tripulación que ha sido sancionada por presentación adelantada, puede ser neutralizada por la cantidad de tiempo necesaria para salir en el tiempo originalmente previsto.

27.3 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Cuando un control horario es seguido de un control de largada para un tramo cronometrado, se deberá aplicar el siguiente procedimiento:

- 27.3.1** En el control horario al finalizar un tramo de enlace, el oficial correspondiente ingresará en el carnet tanto el horario de chequeo de la tripulación y su tiempo provisorio de largada. Deberá haber una brecha de 3 minutos para permitir que la tripulación se prepare para la largada del tramo y vaya a la línea de largada.
- 27.3.2** Si dos o más tripulaciones hacen el chequeo en el mismo minuto, sus tiempos provisorios de largada para ese tramo serán en orden de sus tiempos relativos de llegada al control horario precedente. Si los tiempos de llegada al control horario precedente coinciden, se tendrán en cuenta los tiempos en el control horario anterior a aquel, y así sucesivamente.

- 27.3.3** Una vez que haya hecho el chequeo en el control horario, el auto concursante será conducido al control de largada de la prueba especial desde donde la tripulación deberá salir de acuerdo con el procedimiento establecido en estas disposiciones.
- 27.3.4** Si hubiera alguna diferencia entre los tiempos provisorios y reales de largada, el tiempo ingresado por el oficial en la largada del tramo cronometrado será obligatorio, a menos que el colegio de comisarios decida en contrario.
- 27.3.5** El tiempo de largada del tramo será entonces el tiempo de largada para el siguiente sector de ruta.

28. EXCLUSIÓN POR DEMORA

28.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

Cualquier demora que exceda los 15 minutos del tiempo previsto entre dos controles horarios de la carrera o una demora acumulativa de 30 minutos al final de cada sección o etapa del rally, resultará en que el concursante en cuestión sea excluido por el director de carrera.

En el cálculo de dicha exclusión, cuenta el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minutos).

La tripulación puede sin embargo volver a reiniciar el rally en la etapa 2 de acuerdo con las reglamentaciones del Campeonato Argentino.

28.2 LLEGADA ADELANTADA

El llegada adelantada bajo ninguna circunstancia permitirá a la tripulación reducir la demora que se considera para la exclusión.

28.3 NOTIFICACIÓN DE LAS EXCLUSIONES

La exclusión por exceder el tiempo máximo permitido de demora podrá ser anunciada solamente al final de la sección.

29. CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

29.1 PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO

29.1.1 Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones recibirán instrucciones sobre sus tiempos de largada. Luego deberán conducir sus autos como lo indiquen los oficiales a cargo a una zona con régimen de parque cerrado donde los motores deberán ser detenidos y la tripulación deberá dejar el parque cerrado.

29.1.2 Cuando un reagrupamiento no excede los 15 minutos, las tripulaciones pueden permanecer en el parque de reagrupamiento.

29.2 LARGADA DE UN REAGRUPAMIENTO

Excepto después del reagrupamiento nocturno, los autos deberán volver a salir en el orden de llegada al reagrupamiento o al control horario previo al parque de asistencia, según corresponda.

TRAMOS CRONOMETRADOS

30. GENERALIDADES

30.1 TOMA DE TIEMPOS

Para los tramos cronometrados, la toma de tiempos debe ser con una precisión de una décima de segundo.

31. LARGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO

31.1 PUNTO DE LARGADA

Los tramos cronometrados comienzan a partir del punto de largada, con el auto ubicado sobre la línea de largada.

Los intervalos de largada para los tramos cronometrados deben respetar las mismas condiciones aplicadas para la largada de la etapa en cuestión, a menos que el director de carrera conceda alguna excepción

31.2 PROCEDIMIENTO DE LARGADA

31.2.1 El equipamiento electrónico de largada deberá estar claramente visible a la tripulación desde la línea de largada y podrá ser desplegado como reloj de cuenta regresiva y/o como sistema de luces secuenciales. En ambos casos el sistema deberá estar descrito en el Reglamento Particular del evento.

31.2.2 El procedimiento electrónico de largada, puede ser acoplado a un dispositivo para detectar y registrar el tiempo si un auto sale de la línea de largada antes de la señal correcta.

31.3 PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA

En caso de tener que usar un procedimiento manual de largada luego de devolver el carnet de control a la tripulación, el oficial de largada hará una cuenta regresiva en voz alta: 30"-15"-10" y los últimos cinco segundos uno por uno. Cuando hayan transcurrido los últimos cinco segundos, deberá darse la señal de largada.

31.4 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN

31.4.1 En el caso de una largada demorada atribuible a la tripulación, el oficial registrará un nuevo tiempo en el carnet de control, y la pena será entonces 1 minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.

31.4.2 En caso de que cualquier tripulación se rehúse a salir en el tiempo que se le asignó en una prueba especial, se informará a los comisarios ya sea que el tramo cronometrado se dispute o no.

31.4.3 Cualquier auto que no pueda salir de la línea de largada dentro de los 20 segundos de dada la señal para hacerlo, será excluido y el auto será removido inmediatamente a un lugar seguro.

31.5 RETRASO DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Si la salida de un tramo cronometrado se ha retrasado en más de 20 minutos, por lo menos un vehículo de seguridad deberá pasar por el tramo antes del paso del siguiente auto en competencia con el fin de advertir a los espectadores que el tramo está por comenzar nuevamente. Como alternativa el tramo cronometrado será detenido.

31.6 FALSA LARGADA

Una largada en falso, especialmente cuando se produce antes de que se haya dado la señal, será sancionada de la siguiente manera:

- | | |
|------------|-------------|
| 1ra. Falta | 10 segundos |
| 2da. Falta | 1 minuto |
| 3ra. Falta | 3 minutos |

Faltas posteriores: a discreción del colegio de comisarios.

Estas sanciones no evitarán que el colegio de comisarios imponga penas más severas si lo entendiera necesario. Para el cálculo del tiempo se deberá considerar el tiempo real de largada.

32. FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

32.1 LINEA DE LLEGADA

Los tramos cronometrados deberán finalizar en una línea de llegada en velocidad. Está prohibida y se denunciará a los comisarios la detención entre la pancarta amarilla de advertencia y la pancarta de stop. Los tiempos serán tomados en la línea de llegada, por medio de una barrera/célula electrónica conectada a relojes con registro impreso, y serán respaldados por cronómetros. Los controladores de tiempo deberán estar ubicados a nivel de la línea de llegada, indicada por una pancarta que muestra una bandera cuadriculada sobre un fondo rojo.

32.2 PUNTO DE STOP

La tripulación deberá reportarse al punto de detención indicado con una pancarta "STOP" color rojo, para tener su tiempo de llegada que deberá ser registrado en el carné de control (hora, minuto, segundo y décima de segundo). Si los controladores de tiempos no pudieran dar el tiempo exacto de llegada a los oficiales apostados en el punto stop en forma inmediata, estos últimos pueden solamente sellar (firmar) el carné de control de la tripulación y el tiempo del tramo será registrado en la próxima área de neutralización o control de reagrupamiento.

33. INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Cuando se interrumpe o detiene un tramo cronometrado por cualquier motivo, el director de carrera puede asignar a cada tripulación afectada el tiempo que considere mas justo. Sin embargo, ninguna tripulación que sea responsable en forma individual o conjunta de detener el tramo, puede beneficiarse de esta medida. A ésta se le asignará el tiempo que realmente haya establecido, si lo hubiera.

34. SEGURIDAD DEL CONCURSANTE

34.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES

Siempre que un auto esté en movimiento en un tramo cronometrado, la tripulación deberá usar cascos homologados, toda la indumentaria de seguridad requerida y equipos que cumplan con el Capítulo III del Anexo L – Equipamiento de los Pilotos, y deberán tener los cinturones de seguridad abrochados y ajustados. Cualquier incumplimiento será sancionado por el Director de Carrera, quien podrá además referir el asunto a los comisarios.

34.2 SEÑALES DE SOS/OK

34.2.1 Cada auto en competencia llevará un signo rojo "SOS" y en el reverso un signo verde "OK" que mida por lo menos 42 centímetros x 29,7 centímetros (A3).

34.2.2 En caso de que un accidente en el cual se requiera atención médica urgente, cuando sea posible se desplegará en forma inmediata la señal roja "SOS" a los autos que sigan y a cualquier helicóptero que intente brindar asistencia.

34.2.3 Cualquier tripulación que haya desplegado la señal "SOS" o que vea un auto que haya sufrido un accidente mayor donde ambos miembros de la tripulación se vean en el interior del auto pero sin desplegar la señal roja "SOS", deberán parar en forma inmediata y sin excepción para brindar asistencia. Todos los autos que sigan deberán también parar. El segundo auto en escena procederá a informar al próximo punto de radio. Los autos

subsiguientes deberán dejar la ruta despejada para el acceso de los vehículos de emergencia.

- 34.2.4** En caso de un accidente donde no se requiera atención médica inmediata, un miembro de la tripulación deberá mostrar la señal "OK", a los vehículos que sigan y a cualquier helicóptero que intente prestar asistencia.
- 34.2.5** Si la tripulación deja el vehículo, deberá desplegarse la señal "OK", de modo que pueda ser claramente visible a otras tripulaciones.
- 34.2.6** Cualquier tripulación que pueda cumplir con las reglas anteriores pero no lo haga, será informada al director de carrera.
- 34.2.7** Cualquier tripulación que se retire del rally deberá informarlo a los organizadores lo antes posible, excepto en los casos de fuerza mayor. Cualquier tripulación que no cumpla quedará sujeta a una sanción a discreción del colegio de comisarios.

34.3 INFORMES DE ACCIDENTES

Si una tripulación estuviera involucrada en un accidente en el cual un miembro del público haya sufrido daños físicos, el piloto y copiloto deberán informar de este hecho al siguiente punto de radio, indicado en el libro de ruta y señalizado en el camino. Además se deberá cumplir con la legislación relativa a procedimientos en caso de accidentes, vigente en la provincia en que se realiza el rally.

34.4 TRIÁNGULO ROJO

- 34.4.1** Cada auto en competencia deberá llevar un triángulo reflectante rojo el cual, en caso de que un auto se detenga en un tramo cronometrado, deberá ser colocado en una posición visible por parte de un miembro de la tripulación por lo menos 50 metros antes de la posición del auto, para advertir a los siguientes pilotos. Cualquier tripulación que no cumpla con esta norma estará sujeta a penalizaciones a criterio de los comisarios.
- 34.4.2** Este triángulo será colocado aún si el auto detenido está fuera del camino.

34.5 EL USO DE BANDERAS AMARILLAS

- 34.5.1** Al pasar por una bandera amarilla desplegada, el piloto deberá reducir la velocidad en forma inmediata, mantener esta velocidad reducida hasta el final del tramo cronometrado, y seguir las instrucciones de los oficiales o integrantes de autos de seguridad que encontrarse a su paso. Las banderas se desplegarán a todos los puntos de radio que precedan al incidente. El incumplimiento de esta regla implicará una sanción a criterio de los comisarios.
- 34.5.2** A toda tripulación que se le haya mostrado la bandera amarilla, se le asignará un tiempo estimado, tal como lo establece el artículo 33.

34.6 SISTEMA DE RASTREO

En los eventos del Campeonato Argentino, será ensayado durante 2011 un sistema de seguridad de rastreo. La instalación será chequeada previo a la largada de la prueba. El organizador emitirá las instrucciones relativas a la colección y equipamiento.

35. PRUEBAS SÚPER ESPECIALES

35.1 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

- 35.1.1** Cuando más de un auto inicie la prueba al mismo tiempo, el diseño de cada punto de largada deberá ser similar. Se deberá aplicar a cada auto el mismo procedimiento de largada. Se permite que se desplace el punto de largada de cada auto para equiparar el largo del tramo a utilizar, teniendo en cuenta distintas posiciones de largada.
- 35.1.2** La inclusión de una prueba súper especial es optativa

35.2 DISPUTA DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

Las disposiciones específicas relacionadas con la disputa, orden de largada e intervalos de tiempo de una prueba súper especial quedan a entera discreción del organizador. Sin embargo, la información se deberá incluir en el Reglamento Particular del rally.

35.3 DETENCION EN LA DISPUTA DE UNA PSE

Si una tripulación no puede completar el recorrido de una Prueba Súper Especial, su auto será trasladado por los organizadores hacia el camino inmediatamente posterior al control final de la PSE, o directamente al Parque de Asistencia o al Parque Cerrado según corresponda
El tiempo que se le asignará a quien no complete la prueba, debe figurar en el Reglamento Particular o en un complemento adjunto

35.4 NO CUMPLIR CON LA SECCION 1 DE LA ETAPA 1 (PRUEBA SUPER ESPECIAL)

Para las tripulaciones que no se presentaron a largar la prueba súper especial que se realice como sección 1 de la etapa 1 (si la hubiera), que tuvieran fallas durante su disputa o quedaran detenidos entre el punto stop y el parque de reagrupamiento nocturno, y no pudieran llegar a este por sus propios medios, se le permitirá realizar reparaciones y continuar la prueba desde la sección 2 de la etapa 1.

El reglamento particular especificará el tiempo destinado a esas reparaciones y también el tiempo que se le establecerá en la prueba súper especial.

35.5 PLAN DE SEGURIDAD

35.5.1 Se deberá entregar a la CDA un plan de seguridad por separado que cumpla con el plan estándar para información de las autoridades designados para el rally.

35.5.2 Para reforzar la seguridad, el auto de un concursante que no complete en forma correcta el tramo puede ser transportado al final del mismo por los organizadores.

PARQUE CERRADO

36. REGLAS DEL PARQUE CERRADO

36.1 APLICACIÓN

Los autos quedan sujetos a las reglas del parque cerrado:

36.1.1 A partir del momento en que ingresan a un parque de reagrupamiento hasta que lo abandonan

36.1.2 A partir del momento en que ingresan a un área de control hasta que la abandonan

36.1.3 A partir del momento en que llegan al final del rally hasta que los comisarios hayan autorizado la apertura del parque cerrado.

36.2 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO

36.2.1 Tan pronto como el auto sea estacionado en el parque cerrado, los pilotos deben detener el motor y la tripulación debe dejar el parque cerrado. No se permite que ninguna persona permanezca en un parque cerrado, excepto los oficiales del rally con funciones específicas.

36.2.2 En las salidas, las tripulaciones pueden ingresar al Parque Cerrado 10 minutos antes de su hora oficial de partida.

36.3 EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO

Solamente los oficiales y/o los miembros de la tripulación están autorizados a empujar el auto de competencia dentro de un Parque Cerrado.

36.4 VERIFICACIONES TÉCNICAS

Las verificaciones técnicas pueden ser realizadas dentro del parque cerrado por los comisarios técnicos.

36.5 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO

36.5.1 Si los comisarios técnicos consideran que el estado de un auto ha desmejorado lo suficiente como para que la seguridad pueda estar afectada, este auto puede ser reparado en el parque cerrado en presencia de un comisario técnico.

36.5.2 Bajo la supervisión de un comisario técnico, la tripulación y hasta 3 personas del equipo pueden cambiar el parabrisas o ventanas del auto.

36.5.3 Si el tiempo tomado para completar las reparaciones mencionadas resulta en demoras más allá de las previstas originalmente para el tiempo de largada, la tripulación recibirá un nuevo tiempo de largada a partir de la terminación de la reparación, para lo cual la sanción es de 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

NUMERACIÓN, LARGADAS, ORDEN DE LARGADA

37. NUMERACIÓN

37.1 ASIGNACION DE NUMEROS

37.1.1 En la Clase 3, antes del inicio del Campeonato serán definidos por la CDA los números fijos (1 al 15) que utilizarán los primeros pilotos de esta clase. Serán determinados en base a las posiciones que hayan ocupado al finalizar el Campeonato del año precedente.

A continuación del último número fijo otorgado por la CDA se numerarán los siguientes pilotos teniendo en cuenta las posiciones en el campeonato actual y el del año anterior.

37.1.2 Los pilotos de las clases 3 – Light, Súper R y clase 9 serán numerados por clase a continuación de los de la clase 3, de acuerdo a la posición que ocupen en el Campeonato.

37.1.3 En todas las clases la CDA decidirá la numeración de los pilotos que no posean puntajes de referencia

37.2 OTRAS CONSIDERACIONES

37.2.1 Para la primera fecha del Campeonato la numeración será determinada por la posición que hayan ocupado los pilotos en sus clases al finalizar el campeonato del año precedente

37.2.2 Si alguna prueba del Campeonato forma parte a la vez de un rally por el Campeonato de Mundo o por el Campeonato FIA – Codasur, la numeración completa será definida teniendo en cuenta las reglamentaciones de esos certámenes y la del Campeonato Argentino.

37.2.3 De ser necesario, las prioridades y los puntajes en los campeonatos zonales serán tomados como referencia.

37.2.4 La CDA, a través del Colegio de Comisarios Deportivos (artículo 141 del CDI), tendrá la posibilidad de asignar la numeración que considere oportuna a cualquier tripulación que por sus antecedentes y/o características técnicas de su auto, entiendan que no se ajusta a las que corresponde de acuerdo al ordenamiento precedente.

38. LARGADA DEL RALLY

38.1 CEREMONIA DE COMIENZO DEL RALLY

Se puede organizar una ceremonia de largada protocolar para mejorar el interés promocional y mediático del rally. La coordinación estará a cargo del Organizador y ACRA

El intervalo y el orden de salida quedan a discreción del organizador. El cronograma y lugar de cualquier ceremonia deberá ser indicado en el Reglamento Particular.

Esta ceremonia no forma parte de los controles y tiempos de la prueba. A ese efecto el rally comienza en el CH0

Cuando una tripulación esté imposibilitada de participar de la largada ceremonial con su auto de competencia, se le permitirá comenzar el rally en el control horario de inicio competitivo de la prueba, en el horario de largada que se le haya asignado, siempre que notifique de su problema a los comisarios antes de su primera reunión y sujeto al pasaje de su auto por los chequeos técnicos necesarios. De todas maneras, la tripulación en cuestión deberá asistir a la largada ceremonial luciendo sus buzos o vestimenta del equipo y en su debido horario.

38.2 ÁREA DE LARGADA

Antes de la largada, los organizadores pueden reunir todos los autos que participan en la competencia en un área de largada, a la cual los autos deberán ser conducidos con un máximo de 4 horas antes del horario de largada, e informarlo en el Reglamento Particular.

Las penas exclusivamente económicas por la llegada tarde a esas áreas de largada se especificarán en el Reglamento Particular.

38.3 DEMORA MÁXIMA EN LA LARGADA

Cualquier tripulación que se presente más de 15 minutos tarde a la largada de un tramo, no se le permitirá la largada.

39. ÓRDENES DE LARGADA, REENGANCHES E INTERVALOS

39.1 REQUISITOS DEL ORDEN DE LARGADA REVISADA

39.2 ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1

39.2.1 El orden de largada de la etapa 1 será como sigue:

Los pilotos de las clases Maxi Rally y Clase 3 deben largar la etapa 1 en el orden de la clasificación del Campeonato Argentino de rally para pilotos del año en curso.

A continuación iniciarán la etapa 1 las tripulaciones en el siguiente orden:

Clase 3 Light

Súper R

Clase 9

Cada clase en el orden que ocupen los pilotos en las clasificaciones de sus clases en el Campeonato Argentino

39.2.2 Para la primera fecha del campeonato, el orden de largada debe ser aquel de la clasificación final del año precedente. La CDA decidirá el orden de los pilotos que no hayan obtenido puntaje el año anterior.

39.2.3 En el caso de que una prueba forme parte del campeonato WRC de la FIA o del Regional FIA - Codasur, el orden de largada de ambos días será preparado por la Dirección de la Prueba y definido por el Colegio de Comisarios Deportivos de la prueba

39.3 ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS SUBSIGUIENTES

39.3.1 La orden de largada para las etapas subsiguientes se basará en la clasificación general hasta la etapa precedente, manteniendo en un grupo a los pilotos de las clases 3 y 3 Light. En caso de que se dispute una prueba súper especial como última de la etapa anterior, puede no ser tenida en cuenta para esa clasificación de referencia.

39.3.2 Los participantes "reenganchados" serán ordenados dentro de la clasificación de la etapa precedente por las autoridades de la prueba, de acuerdo con los Comisarios Deportivos (art. 141 del CDI)

39.4 RELARGADAS LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1 (REENGANCHES)

39.4.1 Las tripulaciones que hayan hecho abandono de la prueba durante la etapa 1, podrán intervenir en la etapa 2 de acuerdo a las siguientes condiciones:

- Si se han retirado de la prueba por haber excedido los tiempos máximos permitidos o que hayan reportado problemas técnicos a la dirección de la prueba.
- Su intención de participar debe ser presentada por nota a la dirección de la prueba antes del horario establecido para la reunión del colegio de comisarios.
- El automóvil y el block motor deben ser los mismos que se presentaron en la verificación técnica inicial.
- El automóvil podrá ser reparado a discreción pero debe ser ingresado al parque de reagrupamiento nocturno hasta un máximo de 4 horas después del tiempo ideal de ingreso del primer vehículo en competencia, donde los comisarios técnicos procederán a su verificación y precintado de elementos.
- Es responsabilidad del concurrente el traslado del auto desde el lugar del abandono hasta el parque de asistencia.

39.4.2 No podrán reengancharse aquellas tripulaciones que hayan sido excluidas por las autoridades deportivas por infringir condiciones reglamentarias.

39.4.3 Esta participación les permite a las tripulaciones obtener puntaje en la etapa 2, pero no en la clasificación general.

39.5 INTERVALO DE LARGADA

Al menos las veinte (20) primeras tripulaciones que larguen cada etapa, estarán distanciadas entre sí, por un intervalo mínimo de dos minutos.

Para los restantes participantes el intervalo será de un (1) minuto mínimo.

39.6 REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS

El director de la prueba puede, por razones de seguridad y con conocimiento de los comisarios, reposicionar a los pilotos o cambiar el intervalo de tiempo entre los autos como los dice el artículo 141 del Código.

ASISTENCIA

40. ASISTENCIA – CONDICIONES GENERALES

40.1 REALIZACION DE LA ASISTENCIA

40.1.1 Desde el primer control horario en adelante, la asistencia a un auto en competencia puede ser efectuada solamente en los parques de asistencia o parques de asistencia remotos, si los hubiera.

40.1.2 La tripulación, usando solamente el equipo a bordo y sin ninguna asistencia física externa, puede realizar la asistencia en el auto en cualquier lugar, excepto en donde esté específicamente prohibido.

40.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA

- 40.2.1** La presencia de personal del equipo o cualquier vehículo de transporte del equipo (incluyendo helicópteros) está prohibido dentro de un radio de un kilómetro de su auto en competencia, con excepción de:
- en parques de asistencia y en zonas de asistencia remota
 - para un miembro del equipo por auto en áreas oficiales de lavado de autos
 - en los tramos cronometrados (desde la pancarta amarilla de comienzo del control horario hasta la pancarta de stop al final del tramo).
 - cuando los autos en competencia que siguen la ruta prescrita en el libro de ruta (enlaces) usando la misma ruta y al mismo tiempo que el personal del equipo, siempre que ellos no se detengan en el mismo lugar y en el mismo momento.
- 40.2.2** El pasaje de comida, bebida, vestimenta e información (clasificaciones, libro de ruta, etc) hacia o desde la tripulación está permitido en los parques de asistencia, zonas de asistencia remota o mientras el auto se encuentra en un área de prensa o parques de espera.

41. PARQUES DE ASISTENCIA

41.1 CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA

El tiempo programado para cada auto en el parque de asistencia es como sigue:

- 41.1.1** 15 minutos antes del primera prueba especial de cada etapa.
- no es obligatorio para la Etapa 1 excepto si sigue a un tramo de competencia del rally y un Parque Cerrado por la noche.
- 41.1.2** 30 minutos entre dos grupos de tramos cronometrados.
- optativo si se usa la zona o zonas de asistencia remota.
- 41.1.3** 45 minutos al final de cada etapa, excepto la etapa final.
- 41.1.4** En las asistencias intermedias de 30 minutos, los organizadores deben disponer la opción de "Tiempo Flexible" de 20 minutos en el ingreso a los parques de asistencia.
- 41.1.5** Para tomar el tiempo flexible, los organizadores deben disponer a continuación del CH de ingreso al Parque de Asistencia, de una zona debidamente definida, donde permanecerán los autos en régimen de parque cerrado hasta que las tripulaciones decidan su ingreso al área de reparaciones.
- 41.1.6** Las asistencias intermedias (30 minutos) deberán ser seguidas de reagrupamientos donde se reordenará a los participantes para continuar la prueba

41.2 IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE ASISTENCIA

Los parques de asistencia están indicados en el itinerario del rally con un control horario en la entrada y otro en la salida. (la distancia de 25 metros entre pancartas, puede ser reducida hasta 5 metros)

41.3 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

La velocidad dentro de los parques de asistencia no podrá exceder los 30 k/h. El incumplimiento de este límite resultará en una sanción que aplicarán los comisarios.

41.4 DISPOSICIÓN DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

- 41.4.1** El organizador en conjunto con ACRA, deberán asignar una "Zona de Parque de Asistencia" (definida por longitud, ancho y ubicación) a cada equipo en competencia dentro del parque de asistencia. Cualquier vehículo del equipo deberá ser estacionado dentro de su "zona". Estos vehículos deberán llevar placas de "Asistencia".
- 41.4.2** Cualquier vehículo no estacionado totalmente dentro del área asignada deberá ser ubicado en un área de estacionamiento adyacente al parque de asistencia. A estos vehículos se les asignará una placa "Auxilio".

42. VACIAMIENTO DEL TANQUE Y/O REABASTECIMIENTO EN EL PARQUE DE ASISTENCIA

Cuando sea necesario como parte de la asistencia (es decir el cambio del tanque de combustible o bomba), se permite el vaciado y/o rellenado en un parque de asistencia siempre que:

- El trabajo se realice con el conocimiento de un oficial deportivo.
- El concursante provea de un extintor de fuegos con operador en stand-by
- No se efectúe ningún otro trabajo en el auto durante las operaciones de vaciamiento y/o reabastecimiento
- Se establezca un perímetro de seguridad adecuado alrededor del auto
- Se agregue solamente combustible suficiente para alcanzar la próxima zona de reabastecimiento.

43. TIEMPO FLEXIBLE

43.1 ASISTENCIAS INTERMEDIAS - 30 MINUTOS

Para las asistencias intermedias, las tripulaciones dispondrán de un tiempo flexible máximo de 20 minutos previo al ingreso al Parque de Asistencia.

43.2 ASISTENCIA FINAL DE ETAPA 1 – 45 MINUTOS

Para la asistencia final de la etapa 1, las tripulaciones dispondrán de un tiempo flexible, previo al ingreso al Parque de Asistencia. según se detalla en los artículos siguientes:

43.2.1 Parque Cerrado alejado del Parque de Asistencia

- En caso de que el Parque de Cerrado no sea adyacente al Parque de Asistencia, las tripulaciones dispondrán de hasta 60 minutos de tiempo flexible para ingresar al Parque de Asistencia.
- Las tripulaciones pueden tanto ingresar al Parque de Asistencia como dejar el auto en un parque de espera con régimen de parque cerrado, hasta que decidan su ingreso al área de reparaciones dentro del tiempo estipulado.

43.2.2 Parque Cerrado adyacente al Parque de Asistencia

- Para la operación de 45' de asistencia flexible, las tripulaciones pueden tanto ingresar directamente al parque de asistencia como dejar su auto en el Parque Cerrado.
- Las tripulaciones que ingresen al Parque Cerrado pueden en cualquier momento, dentro del periodo operativo, sacar sus autos para realizar su asistencia de 45 minutos.
- El auto en competencia puede ser conducido por un representante autorizado del competidor solamente una vez desde el parque cerrado al parque de asistencia y viceversa respetando todas las formalidades de la presentación del carné de control y las penalizaciones relacionadas.
- El auto en competencia puede ser retornado al parque cerrado antes de que hayan finalizado los 45 minutos sin penalización.
- El periodo operativo del tiempo de la asistencia flexible queda a discreción del organizador pero deberá ser declarado en el itinerario del rally.

44. ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)

44.1 GENERALIDADES

Se pueden crear zonas de asistencia remota y deberán:

- ser definidas por un control horario en su entrada y en su salida
- no exceder 15 minutos de duración para ningún auto
- permitir el cambio de neumáticos proporcionado desde un vehículo de asistencia y cualquier asistencia de acuerdo con el artículo 44.3
- incorporar una zona técnica de 3' antes del control horario de entrada
- incorporar una zona de marcado de neumáticos luego del control horario de salida.
- admitir solamente personal autorizado del equipo, como lo dice el artículo 44.2, los comisarios del rally y los medios de prensa con pases apropiados.
- para aumentar el valor promocional, se estimula a los organizadores a ubicar las ZAR's en centros poblados.

44.2 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO

44.2.1 En una zona de asistencia remota, las siguientes personas podrán trabajar en su auto:

- para un auto, la tripulación más hasta 4 miembros del equipo. Este personal permanecerá siendo el mismo mientras el auto esté en la zona
- para pilotos integrantes de equipos con múltiples inscripciones, la tripulación más hasta 4 miembros del equipo por auto. Este personal puede ser intercambiado entre los autos dentro de la zona.

44.2.2 Las zonas deberán ser programadas de manera que las mismas personas del equipo puedan asistir tanto a estas zonas y como al parque de asistencia usando una misma ruta recomendable que les haya sido provista.

La reprovisión en los recipientes de bebidas para los pilotos, no será considerada como trabajo sobre el auto.

44.3 EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS

44.3.1 En una zona de asistencia remota se permite lo siguiente:

- el uso de gatos, elevadores de chasis, rampas, llaves, herramientas de mano y agua.
- el uso de equipos o partes y herramientas llevadas a bordo del auto en competencia.
- el uso de herramientas con funcionamiento a batería incluyendo toda la iluminación necesaria
- la adición de agua a los sistemas del auto para lo cual se puede usar un dispositivo de llenado
- el uso de purga del líquido de frenos y equipos de limpieza de autos
- el uso de papel descartable
- el uso de limpiador de vidrios

44.3.2 Se pueden usar cobertores para el piso.

44.3.3 Se permite la instalación de luces extra en las zonas de asistencia remota. Las luces extra y las herramientas necesarias para instalarlas pueden ser transportadas a la ZAR en un auto de servicio.

44.4 PASE DE VEHÍCULOS A LAS ZAR

Se expedirá un solo pase de vehículo por auto en competencia por parte del organizador a fines del transporte a la ZAR del personal del equipo, el equipamiento y herramientas admitidas hasta la asistencia.

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS LUEGO DEL EVENTO

45. RESULTADOS DEL RALLY

45.1 ESTABLECER LOS RESULTADOS

Los resultados son establecidos sumando los tiempos empleados en los tramos cronometrados, más las penalizaciones horarias en las que se haya incurrido durante los enlaces, mas las restantes penalizaciones expresadas en tiempo.

45.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

Durante el rally, las clasificaciones a ser publicadas serán las siguientes:

45.2.1 Clasificaciones no Oficiales: clasificaciones distribuidas por el organizador durante el rally

45.2.2 Clasificaciones Parciales no Oficiales: clasificaciones publicadas al final de una etapa antes del reagrupamiento nocturno.

45.2.3 Clasificación Final Provisoria: clasificación publicada por el organizador al final del rally sujeta a verificaciones técnicas.

45.2.4 Clasificación Final Oficial: clasificación aprobada por los comisarios.

45.2.5 En caso de que se demore la publicación de Clasificación Final Provisoria, se deberá publicar un nuevo horario de publicación en el tablero oficial.

45.3 EMPATE EN UN RALLY DEL CAMPEONATO

En caso de empate en un rally, el concursante que haya empleado al mejor tiempo en el primer tramo cronometrado, teniendo en cuenta que no sea una prueba súper especial, será proclamado ganador. Si esto no fuera suficiente, se tendrán en cuenta los tiempos del segundo, tercero, cuarto, etc en tramos cronometrados. El mismo método se utiliza para empates de cualquier puesto.

45.4 COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL

El organizador de un evento se asegurará de que cualquier cobertura de difusión sea justa, imparcial y no tergiversar los resultados del evento.

46. PROTESTAS Y APELACIONES

46.1 PRESENTACION DE UNA PROTESTA O APELACIÓN

Todas las protestas y/o apelaciones deberán ser formuladas de acuerdo con las estipulado en los Capítulos XII y XIII del CDI.

46.2 ARANCELES POR FORMULAR UNA PROTESTA

EL aranceles para formular una protesta es de \$ 5.000

46.3 DEPÓSITO

En caso de que la protesta requiera el desmantelamiento o reensamblaje de una parte del auto claramente definida, cualquier depósito adicional deberá ser especificado en el Reglamento Particular del rally.

46.4 GASTOS

46.4.1 Los gastos que insuman el trabajo y el transporte del auto serán soportados por el reclamante si la protesta es infundada, o por el concursante contra quien se formuló la protesta si se hace lugar a la misma.

46.4.2 Si la protesta no tiene fundamento y si los gastos que la misma ocasione (inspecciones, transporte, etc.) son más elevados que el monto del depósito, el pago de la diferencia recaerá sobre el reclamante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia será reembolsada.

46.5 APELACIONES

El Arancel para apelaciones ante la CDA del ACA es de \$ 5.000
El Arancel Internacional de Apelación ante la FIA es de € 12.000

47. PREMIACIÓN DEL RALLY

47.1 CEREMONIA DEL PODIO

El aspecto competitivo del rally finalizará en el "Control Horario de ingreso al Parque Cerrado Final"
A partir de allí debe desarrollarse la ceremonia final de premiación.

47.2 PREMIACIÓN

Los premios para todos los competidores / tripulaciones serán otorgados sobre la rampa, salvo para el primer, segundo y tercero en la clasificación general, los cuales se harán al estilo olímpico usando un podio. Si un organizador lo desea, puede realizarse una reunión social / cívica / de patrocinantes esa misma noche. Si se considera conveniente la asistencia de alguna tripulación, esto deberá incluirse en el Reglamento Particular.

48. PREMIACIÓN ANUAL

48.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA

Cualquier piloto o copiloto que gane un Campeonato Argentino deberá estar presente en la ceremonia anual de premiación programada por la CDA del ACA o por ACRA.

48.2 AUSENCIA

Salvo en casos de fuerza mayor, toda ausencia podrá resultar en una observación por parte de las instituciones organizadoras.

ABASTECIMIENTO Y REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

49. REABASTECIMIENTO Y PROCEDIMIENTOS

49.1 UBICACIÓN

49.1.1 La provisión de combustible es considerada bajo la responsabilidad de ACRA.

49.1.2 Excepto como se detalla para el cambio de un tanque de combustible, las tripulaciones pueden solamente reabastecerse de combustible en las zonas de reabastecimiento (ZR) designadas e indicadas por los organizadores en el libro de ruta.

Las zonas de reabastecimiento pueden estar ubicadas:

- a la salida de los parques de asistencia
- a la salida de las zonas de asistencia remota
- en otros lugares indicados en el libro de ruta

49.1.3 Cualquier zona de reabastecimiento debe figurar en el itinerario del rally y en el libro de ruta. No habrá más de dos (2) ZR estáticas entre ingresos al Parque de Asistencia.

49.1.4 La entrada / salida de las zonas de reabastecimiento se marcará con una pancarta azul con el símbolo de una bomba / surtidor.

49.1.5 Se podrá empujar un auto fuera de la zona por la tripulación y/o oficiales allí presentes, sin incurrir en penalidades.

49.2 PROCEDIMIENTO

- 49.2.1** Solamente se permiten las acciones que se producen dentro de la ZR directamente involucradas en el reabastecimiento de vehículos en competencia.
- 49.2.2** Esta operación será realizada por las personas dispuestas para esa tarea en presencia de la tripulación.
- 49.2.3** En todas las ZR se aplicará el límite de velocidad de 5 kph
- 49.2.4** Las responsabilidades sobre los reabastecimientos, son propias de la tripulación.
- 49.2.5** Los motores se deberán apagar durante la operación de reabastecimiento
- 49.2.6** Se recomienda que la tripulación permanezca fuera del auto durante el reabastecimiento, sin embargo, si permaneciera adentro, sus cinturones de seguridad deberán estar sin sujetar.
- 49.2.7** La presencia de personal del equipo del auto que es reabastecido en esa zona, será considerada como "asistencia prohibida"

NEUMÁTICOS Y RUEDAS

50. GENERALIDADES

50.1 PROVISIÓN

Los neumáticos a utilizar en todas las clases serán provistos por la Asociación Civil Rally Argentino. En cada prueba, ACRA informará a las autoridades, las características de las cubiertas a utilizar en cada clase.

50.2 CANTIDAD DE CUBIERTAS AUTORIZADAS

En las clases 3 y 3 Light será definida por cada rally una cantidad máxima de cubiertas a utilizar durante el desarrollo de la prueba. Las mismas deberán ser declaradas a las autoridades, quienes realizarán los controles que consideren oportunos durante el desarrollo de la competencia.

50.3 PRUEBAS COMPARTIDAS

Si una prueba del Campeonato Argentino forma parte a la vez del Campeonato del Mundo de Rally (WRC) o del Campeonato FIA – Codasur, la cantidad de cubiertas autorizadas, formas de control, etc. serán especificadas en el RPP de manera que los participantes se ajusten a los requerimientos de ambos campeonatos.

50.4 NEUMÁTICOS CON DIBUJO

Todos los autos deberán estar equipados con neumáticos con dibujo. Los neumáticos a ser usados en tramos cronometrados podrán ser marcados.

50.5 CONTROL

En cualquier momento durante el evento, pueden ser realizados controles para verificar la conformidad de los neumáticos. Cualquier neumático que no esté de conformidad, será marcado con un sello especial y no deberá ser usado.

50.6 MARCACIÓN DE NEUMÁTICOS / ZONAS DE CONTROL

Se podrá establecer una zona de marcado de neumáticos / llantas a la salida de los parques de asistencia autorizados y las zonas de asistencia remota. A los solos efectos de asistir el procedimiento de marcado de neumáticos, un miembro del equipo de cada tripulación puede acceder a esta zona. La tripulación debe detener su auto y esperar las instrucciones de los oficiales y/o comisarios técnicos. En ausencia de éstos la tripulación puede dejar la zona sin detenerse.

50.7 DISPOSITIVOS PARA MANTENER EL RENDIMIENTO TOTAL DE LOS NEUMÁTICOS

Está prohibido el uso de cualquier dispositivo para el mantenimiento del desempeño completo de los neumáticos con una presión interna igual o menor a la presión atmosférica. El interior del neumático (espacio entre la llanta y la parte interna del neumático) debe ser llenado solamente con aire.

50.8 DEMORAS EN LAS LARGADAS

Cuando exista cualquier demora en la largada de un tramo cronometrado o un reagrupamiento por más de 10 minutos, está permitido a las tripulaciones el ajuste de la presión de los neumáticos.

50.9 TRATAMIENTO DE LOS NEUMATICOS

Solamente en algunas pruebas del Campeonato Argentino será autorizada la modificación del diseño de los neumáticos. Cuando esa condición sea permitida, deberá ser mencionada en el Reglamento Particular o en un complemento del mismo.

Los trabajos de modificación solo podrán llevarse a cabo en el Parque de Asistencia.

50.10 NEUMÁTICOS CON CLAVOS

Está prohibido el uso de neumáticos con clavos, salvo expresa autorización de la CDA

50.11 RUEDAS DE REPUESTO

Los autos pueden llevar un máximo de dos ruedas de repuesto.

Cualquier rueda completa colocada en el auto o instalada dentro del auto durante la asistencia deberá alcanzar el parque de asistencia o el área de asistencia próximos donde se haya autorizado el cambio de neumáticos. No se podrá cargar o retirar del auto ninguna rueda completa en ningún lugar fuera de los parques de asistencia o asistencias remotas.

50.12 AUTORIZACIÓN

Únicamente para la presentación en la largada promocional y para el recorrido entre el Parque de Asistencia de final de la etapa 1 y el primero de la etapa 2, el uso de neumáticos a utilizar es libre.

COMPONENTES MECÁNICOS

51. COMPONENTES MECÁNICOS

51.1 RECAMBIO DE MOTOR

51.1.1 En caso de fallas del motor entre la verificación técnica y el primer control horario se permite reemplazar el motor. En este caso el block motor deberá ser sellado nuevamente.

51.1.2 El mismo block motor deberá ser usado durante todo el desarrollo del rally.

51.2 TURBOCOMPRESOR

51.2.1 El turbocompresor y el compresor serán de aquí en mas el "compresor".

51.2.2 Permanecen vigentes las actuales reglamentaciones acerca de la brida restrictota de aire y el precintado (artículos 254-6.1 y 255-5.1.8.3 del Anexo J).

51.2.3 El compresor colocado en el auto será controlado y precintado en la verificación previa al evento. En caso de cambio se identificará el que el equipo informe que se va a colocar

51.2.4 Los compresores serán identificados con un precinto cuyo número será registrado

51.2.5 Todos los compresores usados deberán permanecer sellados hasta el final del rally para que los comisarios técnicos puedan comprobar su conformidad.

51.3 TRANSMISIONES

- 51.3.1** En cada auto, se puede usar en cada rally, cajas de cambios y juego de diferenciales de repuesto (frente y/o centro y/o parte trasera).
- 51.3.2** Los colocados en el auto se marcarán / sellarán en la verificación técnica inicial, los conjuntos de repuesto se sellarán en el caso de que sean instalados en los autos durante el evento. La aplicación de esta regla a otros autos inscriptos queda a discreción de los fiscalizadores.
- 51.3.3** El marcado / sellado se lleva a cabo de tal manera que permita a los competidores reemplazar el embrague y los accesorios asociados.
- 51.3.4** Todos los componentes se identificarán con precintos cuyos números serán registrados.
- 51.3.5** Todos los marcados / precintados se efectuarán de acuerdo con los detalles publicados por la CDA para los distintos modelos de auto.
- 51.3.6** Las cajas de cambio y diferenciales pueden ser cambiados en cualquier parque de asistencia, siempre que el director de carrera y los comisarios técnicos hayan sido informados con antelación la intención de hacerlo.
- 51.3.7** Con la condición de que los precintos y las marcas de una caja de cambios / diferencial desmontado permanezcan intactos, las partes pueden volver a utilizarse en el mismo auto.
- 51.3.8** El marcado/precintado deberá permanecer intacto durante todo el rally. Los comisarios técnicos pueden verificar las marcas/precintos en cualquier momento y al finalizar el rally pueden desensamblar las partes para comprobar su conformidad.

52. NIVEL DE RUIDO EN LOS TRAMOS CRONOMETRADOS

Por razones de seguridad, y solo en los tramos cronometrados, es recomendada la posibilidad de cortocircuitar el silenciador de escape, con la condición de que la salida de gases de escape sea conforme al Anexo J y, para los autos equipados con un convertidor catalítico que los gases pasen a través del mismo. En los sectores de enlace, el nivel de ruido deberá cumplir con lo establecido en el Anexo J.