



FEDERATION INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



COMISION DEPORTIVA
AUTOMOVILISTICA

Comisión Deportiva Automovilística Automóvil Club Argentino

REGLAMENTO DEPORTIVO EDICION 2017

RALLY ARGENTINO

CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY

CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY

REGLAMENTO DEPORTIVO 2017

VIGENCIA DESDE EL 1 DE ENERO DE 2017

ÍNDICE

PRINCIPIOS GENERALES

- 1. CONDICIONES GENERALES DE CAMPEONATO**
 - 1.1 APLICACIÓN
 - 1.2 INTERPRETACIÓN
 - 1.3 FECHA DE APLICACIÓN

- 2. DEFINICIONES**
 - 2.1 BOLETÍN
 - 2.2 COMUNICADO
 - 2.3 ÁREAS DE CONTROL
 - 2.4 TRIPULACIÓN
 - 2.5 DECISIÓN
 - 2.6 FINAL DE LA PRUEBA
 - 2.7 ETAPA
 - 2.8 NEUTRALIZACIÓN
 - 2.9 PARQUE CERRADO
 - 2.10 ASISTENCIA PROHIBIDA
 - 2.11 RECONOCIMIENTO
 - 2.12 REAGRUPAMIENTO
 - 2.13 ENLACE
 - 2.14 SECCIÓN DEL RALLY
 - 2.15 ASISTENCIA
 - 2.16 INICIO DE LA PRUEBA
 - 2.17 PRUEBA SÚPER ESPECIAL
 - 2.18 CARNET DE CONTROL
 - 2.19 C.D.A.
 - 2.20 ZONA TÉCNICA
 - 2.21 ZONA PARA LOS MEDIOS
 - 2.22 UNIDADES DE COMBUSTIBLE

OFICIALES

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

AUTOS ADMITIDOS

- 4. AUTOS ADMITIDOS**
- 4.1 CLASES DE AUTOS
- 4.2 AUTOS REGIONALES

CAMPEONATOS, PUNTOS, PARTICIPANTES, LICENCIAS

- 5. REQUISITOS DEL CAMPEONATO**
- 5.1 CANTIDAD DE PRUEBAS
- 5.2 PUNTAJE
- 5.3 REQUISITOS PARA CAMPEÓN
- 5.4 COPA MAXI RALLY
- 5.5 COPA CLASE JUNIOR
- 5.6 COPA SENIOR
- 5.7 PARTICIPANTES – LICENCIAS

- 6. EMPATE EN EL CAMPEONATO**
- 6.1 PILOTOS Y COPILOTOS

- 7. CARACTERISTICAS DEL EVENTO**
- 7.1 DISTANCIAS
- 7.2 TIPO DE SUPERFICIES
- 7.3 CONDICIONES DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS
- 7.4 ELECCIÓN DEL RECORRIDO
- 7.5 CHICANAS

- 8. OTRAS CONDICIONES REGLAMENTARIAS**
- 8.1 PILOTOS PRIORITARIOS
- 8.2 PILOTOS CLASE JUNIOR
- 8.3 RALLIES PREVIOS
- 8.4 DURACIÓN

DOCUMENTOS ESTÁNDAR Y CRONOGRAMAS

- 9. DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS DE LA CDA**
- 9.1 GENERALIDADES
- 9.2 LIBRO DE RUTA
- 9.3 CARNET DE CONTROL
- 9.4 INFORME DE HECHOS Y DECISIONES

SEGURO

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

CONDUCTA DE MANEJO

- 15. COMPORTAMIENTO
 - 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
 - 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 Y CANTIDAD DE INSCRIPTOS
 - 17.1 FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES
 - 17.2 CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES COMPARTIDAS CON RALLIES DE LA FIA
 - 17.3 CANTIDAD DE INSCRIPTOS ACEPTADOS

18. DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

- 18.1 DERECHOS DE INSCRIPCIÓN
- 18.2 REEMBOLSO DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN
- 18.3 REEMBOLSO PARCIAL DE LA INSCRIPCIÓN

19. CLASES

- 19.1 CAMBIO DE CLASE LUEGO DE LA INSCRIPCIÓN

RECONOCIMIENTO

20. RECONOCIMIENTO

- 20.1 AUTOS DE RECONOCIMIENTO
- 20.2 NEUMÁTICOS PARA AUTOS DE RECONOCIMIENTO
- 20.3 DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO

VERIFICACIONES TÉCNICAS

21. ANTES DE LA LARGADA

- 21.1 GENERALIDADES

22. DURANTE EL RALLY

- 22.1 CONTROLES ADICIONALES
- 22.2 RESPONSABILIDAD DE LAS TRIPULACIONES

23. VERIFICACIONES FINALES

- 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)

- 24.1 GENERALIDADES
- 24.2 DESARROLLO DEL SHAKEDOWN
- 24.3 DESCARGO DE RESPONSABILIDAD
- 24.4 REQUISITOS ADMINISTRATIVOS Y TÉCNICOS
- 24.5 ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN
- 24.6 EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y LOS PASAJEROS A BORDO
- 24.7 ACTIVIDADES PROMOCIONALES

CONTROLES

25. CONTROLES – REQUISITOS GENERALES

- 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
- 25.7 ZONA PARA MEDIOS DE COMUNICACIÓN
- 25.8 CÁMARAS A BORDO – PUNTOS DE CAMBIO DE DATOS Y/O
MANTENIMIENTO DE CÁMARAS
- 25.9 CONTROLES DE PASO
- 25.10 SEGURIDAD EN LOS PUESTOS DE CONTROL Y RECORRIDOS

26. CONTROLES HORARIOS

- 26.1 FUNCIONAMIENTO
- 26.2 SECUENCIA
- 26.3 PROCEDIMIENTO DE CONTROL
- 26.4 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UN TRAMO CRONOMETRADO

27. RETRASO

- 27.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO
- 27.2 LLEGADA ADELANTADA
- 27.3 NOTIFICACIÓN DE LOS RETRASOS

28. CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

- 28.1 PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO
- 28.2 LARGADA DE UN REAGRUPAMIENTO

TRAMOS CRONOMETRADOS

29. GENERALIDADES

- 29.1 TOMA DE TIEMPOS

30. LARGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO

- 30.1 PUNTO DE LARGADA
- 30.2 PROCEDIMIENTO DE LARGADA
- 30.3 PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA
- 30.4 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACION
- 30.5 RETRAZO DE UN TRAMO CRONOMETRADO
- 30.6 FALSA LARGADA

- 31. FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CCRONOMETRADO

- 31.1 LINEA DE LLEGADA
- 31.2 PUNTO DE STOP

- 32. INTERRUPCION DE UN TRAMO CRONOMETRADO

- 33. SEGURIDAD DEL CONCURSANTE

- 33.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES
- 33.2 SEÑALES DE SOS / OK
- 33.3 INFORME DE ACCIDENTES
- 33.4 TRIÁNGULO ROJO
- 33.5 USO DE BANDERAS AMARILLAS

- 34. PRUEBAS SUPER ESPECIALES

- 34.1 CARACTERISTICAS DE UNA PRUEBA SUPER ESPECIAL
- 34.2 DISPUTA DE UNA PRUEBA SUPER ESPECIAL
- 34.3 DETENCION EN LA DISPUTA DE UNA PSE
- 34.4 NO CUMPLIR CON LA SECCIÓN 1 DE LA ETAPA 1 (PSE)
- 34.5 PLAN DE SEGURIDAD

PARQUE CERRADO

- 35. REGLAS DEL PARQUE CERRADO

- 35.1 APLICACIÓN
- 35.2 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO
- 35.3 EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO
- 35.4 COBERTORES PARA EL AUTO
- 35.5 VERIFICACIONES TECNICAS
- 35.6 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO

NUMERACIÓN, LARGADAS Y ORDEN DE LARGADA

- 36. NUMERACIÓN

- 36.1 ASIGNACIÓN DE NÚMEROS
- 36.2 OTRAS CONSIDERACIONES

- 37. LARGADA DEL RALLY**
 - 37.1 CEREMONIA DE COMIENZO DEL RALLY**
 - 37.2 ÁREA DE LARGADA**
 - 37.3 DEMORA MÁXIMA EN LA LARGADA**
 - 37.4 PROMOCIONES**

- 38. ÓRDENES DE LARGADA, REENGANCHES E INTERVALOS**
 - 38.1 REQUISITOS ORDEN DE LARGADA INICIAL**
 - 38.2 ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1**
 - 38.3 ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS SUBSIGUIENTES**
 - 38.4 RELARGADA LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1 (REENGANCHES)**
 - 38.5 INTERVALO DE LARGADA**
 - 38.6 REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS**

ASISTENCIA

- 39. ASISTENCIA – CONDICIONES GENERALES**
 - 39.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA**
 - 39.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA**

- 40. PARQUES DE ASISTENCIA**
 - 40.1 CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA**
 - 40.2 IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE ASISTENCIA**
 - 40.3 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA**
 - 40.4 DISPOSICIÓN DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA**

- 41. VACIAMIENTO DEL TANQUE Y/O REABASTECIMIENTO EN EL PARQUE DE ASISTENCIA**

- 42. TIEMPO FLEXIBLE**
 - 42.1 ASISTENCIAS INTERMEDIAS – 30 MINUTOS**
 - 42.2 ASISTENCIA FINAL DE ETAPA 1 – 45 MINUTOS**

- 43. ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)**
 - 43.1 GENERALIDADES**
 - 43.2 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO**
 - 43.3 EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS**
 - 43.4 PASE DE VEHÍCULOS A LAS ZAR**

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS LUEGO DEL EVENTO

44. RESULTADOS DEL RALLY

- 44.1 ESTABLECER LOS RESULTADOS
- 44.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS
- 44.3 EMPATE EN UN RALLY DEL CAMPEONATO
- 44.4 COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL

45. PROTESTAS Y APELACIONES

- 45.1 PRESENTACIÓN DE UNA PROTESTA O APELACIÓN
- 45.2 ARANCELES POR FORMULAR UNA PROTESTA
- 45.3 DEPÓSITO
- 45.4 GASTOS
- 45.5 APELACIONES

46. PREMIACIÓN DEL RALLY

- 46.1 CEREMONIA DEL PODIO
- 46.2 PREMIACIÓN
- 46.3 DEBERES Y OBLIGACIONES

47. PREMIACIÓN ANUAL

- 47.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA
- 47.2 AUSENCIA

ABASTECIMIENTO Y REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

48. REABASTECIMIENTO Y PROCEDIMIENTOS

- 48.1 UBICACIÓN
- 48.2 PROCEDIMIENTO DE LAS ZR

NEUMÁTICOS Y RUEDAS

49. GENERALIDADES

- 49.1 PROVISIÓN
- 49.2 CANTIDAD DE CUBIERTAS AUTORIZADAS
- 49.3 PRUEBAS COMPARTIDAS
- 49.4 NEUMÁTICOS CON DIBUJO
- 49.5 CONTROL
- 49.6 MARCACIÓN DE NEUMÁTICOS / ZONAS DE CONTROL
- 49.7 DISPOSITIVOS PARA MANTENER EL RENDIMIENTO TOTAL DE LOS NEUMÁTICOS
- 49.8 DEMORAS EN LAS LARGADAS
- 49.9 TRATAMIENTO DE LOS NEUMÁTICOS
- 49.10 NEUMÁTICOS CON CLAVOS

- 49.11 RUEDAS DE REPUESTO
- 49.12 AUTORIZACIÓN

COMPONENTES MECÁNICOS

- 50. COMPONENTES MECÁNICOS**
 - 50.1 CAMBIO DE MOTOR
 - 50.2 TURBOCOMPRESOR
 - 50.3 TRANSMISIONES
- 51. REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO**
 - 51.1 NIVEL DE RUIDO EN LOS TRAMOS CRONOMETRADOS
 - 51.2 CAMARAS A BORDO

PRINCIPIOS GENERALES

1. CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO

La Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino (CDA. del ACA) fiscaliza el Campeonato Argentino de Rally que es de su propiedad, el cual comprende las competencias que están incluidas en el Calendario Deportivo Oficial. Cede a su vez la Organización del mismo a la Asociación Civil Rally Argentino (A.C.R.A.) la cual puede compartir la organización de cada fecha particular con otras instituciones o empresas.

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:

- Campeonatos Argentinos de Rally por clases para pilotos
- Campeonatos Argentinos de Rally por clases para copilotos
- Copa Clase Maxi Rally (pilotos no prioritarios) "Nombre a definir"
- Copa Clase Junior
- Copa Senior

A.C.R.A. y el o los clubes, instituciones o empresas que compartan la organización de cada evento son los únicos responsables 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. También se evaluará en cada competencia el cumplimiento del nivel organizativo solicitado pudiendo generarse sanciones hacia el o los organizadores

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 12.2 y 12.3 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 11.9 del C.D.I.).

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 enero de 2017

2. DEFINICIONES

2.1 BOLETÍN

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 DECISIÓN

Se trata de un documento emitido por el director de carrera o por los comisarios deportivos para anunciar la resolución de un hecho investigado.

2.6 FINAL DE LA PRUEBA

La prueba finaliza con la publicación de la Clasificación Oficial Final o el fin del periodo de apelaciones, si es aplicable. La parte competitiva del rally termina al cumplir el último control horario.

2.7 ETAPA

Cada parte competitiva del rally, separada por un reagrupamiento nocturno (Parque Cerrado). Si se organiza una Prueba Súper Especial en el día previo a la Etapa 1, se considerará como la Sección 1 de la Etapa 1.

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 RECONOCIMIENTO

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 ENLACE

Cada parte del itinerario que no es utilizada como Prueba Especial.

2.14 SECCIÓN DEL RALLY

Cada parte del rally separada por un reagrupamiento.

2.15 ASISTENCIA

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

2.16 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.

2.17 PRUEBA SÚPER ESPECIAL

Es una variante a la forma "normal" de disputa de una Prueba Especial y que sus características obligatoriamente deben estar incluidas en el Reglamento Particular. Puede ser un tramo cronometrado diseñado para la vista de los espectadores, con la posibilidad de que más de un auto largue a la vez.

2.18 CARNET DE CONTROL

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

2.19 C. D. A.

Cualquier mención de la CDA se refiere a la Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino

2.20 ZONA TÉCNICA

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

2.21 ZONA PARA LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Una zona establecida antes del control de tiempos a la entrada de los Parques de Asistencia, Parques de Servicios Remotos o Reagrupamientos

2.22 UNIDADES DE COMBUSTIBLE

Medida patrón para el cálculo de una sanción monetaria, la misma equivale al valor del litro de nafta de mayor octanaje según el establecido en la estación de servicio YPF más cercana al Predio del Parque de Servicio.

OFICIALES

3 OFICIALES y DELEGADOS

3.1 COMISARIOS

El Colegio de Comisarios Deportivos (los comisarios) estará formado por tres (3) miembros designados por la C.D.A., uno de ellos será el presidente del Colegio de Comisarios.

Deberá haber un vínculo de comunicación permanente entre los comisarios y el director de carrera. Todos los comisarios deportivos, técnicos, delegados y observadores que C.D.A. designe en una competencia deberán contar con equipos de comunicación directa con la Dirección de la Carrera.

3.2 DELEGADOS CDA

La C.D.A. podrá designar los siguientes delegados

3.2.1 Delegado Deportivo

El delegado deportivo de la CDA actuará como coordinador entre el director de la prueba y los comisarios, oficiales y delegados designados por la CDA.

3.2.2 Delegado Técnico

El delegado técnico de la CDA actuará de nexo con los comisarios y será el jefe de verificaciones técnicas y a la vez responsable de todos los asuntos técnicos del rally

3.2.3 Delegado de Seguridad

Puede ser designado un delegado de Seguridad de la CDA que es responsable específicamente del control y de la seguridad del público y de los medios. Está facultado para sugerir al Director de la Prueba, demorar la largada de un tramo cuando las condiciones de seguridad no son las adecuadas a su criterio.

Este podrá ejercer su función por la información proporcionada por los autos de seguridad previos al inicio de un tramo cronometrado o bien recorrer personalmente los tramos.

3.2.4 Observador/es

El / los observador/es de la CDA revisarán todos los aspectos del rally. El marcado del auto del observador deberá exhibir una banda "Observador CDA". Su función específica será analizar todos los aspectos del rally y elevará un informe donde desarrollará el resultado de este análisis. Su informe podrá incluir recomendaciones y podrá ser utilizado por la C.D.A. para aplicar sanciones o sugerir cambios en cualquier aspecto organizativo y/o deportivo

3.2.5 Delegado Administrativo

El delegado administrativo de la CDA estará a cargo de todos los asuntos administrativos del rally relacionados con el ente fiscalizador.

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 será designado por los organizadores y deberá ser fácilmente identificable por los concurrentes y los competidores, además deberá tener un amplio conocimiento de los Reglamentos. Es recomendable que la organización asigne esta función a una misma persona por toda la temporada del campeonato.

AUTOS ADMITIDOS

4. AUTOS ADMITIDOS

4.1 CLASES DE AUTOS

Las clases serán denominadas de acuerdo a la nomenclatura internacional aplicada por la FIA en sus campeonatos.

Si una clase posee menos de cinco (5) autos inscriptos no será clasificada como tal y estos participantes serán incluidos en la clasificación de la clase inmediatamente superior.

CLASES	GRUPOS	NOTA
RC 2	Maxi Rally (Motores Turbo y Aspirados)	1
RC2N	Grupo N autos sobre 2000 cc.	2
RC 3	Junior	1
RC 5	Grupo N autos sobre 1400 cc. y hasta 1600 cc.	3

Nota 1: Autos clases Maxi Rally, Maxi Rally Turbo y Junior (RC3) homologación ADN (CDA) desarrollada sobre bases técnicas equivalentes a los requisitos de la FIA. Estándares de seguridad según el artículo 253 del anexo J del CDI vigente.

Nota 2: Los modelos y características técnicas de los autos autorizados en esta clase (RC2N), están definidos en el Reglamento Técnico de la categoría

Nota 3: En la clase RC5 son admitidos solamente autos Grupo N, homologación CDA

4.2 AUTOS REGIONALES.

Lo siguiente se aplica cuando un organizador admite autos homologados por las FRAD (Campeonato Regional):

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

CAMPEONATOS, PUNTOS, PARTICIPANTES, LICENCIAS

5 REQUISITOS DEL CAMPEONATO

GENERALIDADES

Se establecen dos tipos de eventos para la disputa del campeonato

Se disputarán sobre dos etapas y podrán ser pruebas coeficiente 1 o coeficiente 2 (ver art.7.1.1)

5.1 CANTIDAD DE PRUEBAS

El campeonato está compuesto de un mínimo de 7 fechas y un máximo de 10.

La última prueba del Campeonato es coeficiente 2 y otorga un 50% más de puntajes

Se podrán realizar Eventos Especiales con acuerdo de la C.D.A.

5.2 PUNTAJE

Por iniciar una competencia se asignará a cada Tripulación 2 (dos) puntos validos para el campeonato en concepto de Participación. Se considera inicio de una competencia (exclusivamente para este fin) la presentación en la Rampa de Largada Simbólica.

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

5.2.1 Clasificación General

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

5.2.2 Por etapa

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

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**

Para obtener el título de campeón argentino o ingresar en las clasificaciones finales es necesario haber participado en la totalidad de las competencias. La inasistencia a una de las competencias deberá ser informada por el concurrente o tripulación a la categoría (por nota escrita detallando los motivos y pruebas de los mismos) la cual elevará el informe al ente fiscalizador. La CDA decidirá si la ausencia es por causa debidamente acreditada como de fuerza mayor o no y determinara si la ausencia es justificada o no, dicha resolución será apelable siguiendo los procedimientos de apelación establecidos. Solo se permitirá una fecha de ausencia injustificada para mantener la condición para ser campeón o clasificado en el campeonato. Las ausencias consideradas justificadas le permitirán mantener esta condición de clasificación sin importar el número de estas.

La clasificación final del campeonato para todas las clases será establecida realizando la sumatoria de los puntos obtenidos en todas las fechas disputadas en el campeonato, menos una (prueba de descarte), pudiendo descartarse una competencia en la cual no haya participado sea por causa justificada o no.

5.4 **COPA MAXI RALLY (No Prioritarios)**

En la Clase Maxi Rally (RC2) se disputará la Copa (nombre a definir). Su reglamentación será: siguiente

- 5.4.1** Podrán participar pilotos que no integren la lista de pilotos prioritarios para 2016 mencionada en el Art. 8.1 del presente reglamento.
- 5.4.2** Para resultar ganador de la Copa es necesario haber intervenido en un mínimo de 70% de las fechas disputadas
- 5.4.3** Los puntajes a utilizar serán los que se mencionan en los Art. 5.2.1 y 5.2.2 de este reglamento
- 5.4.4** La inscripción en la Copa de nuevos pilotos durante el año, será evaluada por ACRA con el conocimiento de la CDA del ACA, para analizar si sus antecedentes deportivos no alcanzan los niveles de piloto prioritario
- 5.4.5** Un piloto que participe en la Copa no puede ser incluido durante el año en la Lista de Prioritarios
- 5.4.6** Para que se dispute debe haber un mínimo de 5 participantes habilitados al inicio del campeonato

5.5 COPA ELAIÓN CLASE JUNIOR

Además de por el Campeonato Argentino, los pilotos que participen en la clase Junior disputarán la Copa Elaión

- 5.5.1** Los puntajes a utilizar serán los que se mencionan en los Art. 5.2.1 y 5.2.2 de este reglamento
- 5.5.2** La clasificación final para la Copa Elaión será establecida realizando la sumatoria de los puntos obtenidos en todas las fechas disputadas en el campeonato, menos una (prueba de descarte)
- 5.5.3** Habrá una premiación parcial al completar la 5ta prueba del Campeonato (sin descartes)
- 5.5.4** Para obtener puntos en cada prueba, los participantes deberán colocar en su vehículo y en la posición que le indique ACRA, un adhesivo provisto por ésta entidad.

5.6 COPA SENIOR

Sera disputada por pilotos que tengan 55 o mas años de edad.

- 5.6.1** No se hará diferencia entre clase y para la clasificación en la copa se sumará el puntaje que cada tripulación sume en su clase en el total de las carreras disputadas, con una participación mínima del 50 % de las carreras.
- 5.6.2** De igual forma se asignará a su navegante el puntaje obtenido aunque este no tenga la edad establecida para esta copa.
- 5.6.3** Se premiará a Piloto y Navegante con la condición que solo el Piloto reúna la edad necesaria

5.7 PARTICIPANTES – LICENCIAS

- 5.7.1** 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 conforme con las normas vigentes (artículos 3.9, 9.2, 9.3 y 9.4 del CDI).
- 5.7.2** Para el caso específico de la última prueba del Campeonato o de las copas, solo recibirán puntos los participantes que hayan intervenido anteriormente, como mínimo, en una prueba del Campeonato Argentino o de la Copa 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.

7 CARACTERITICAS DEL EVENTO

7.1 DISTANCIAS

- 7.1.1** La distancia total de tramos cronometrados deberá ser:
Coeficiente 1: Entre 120 y 150 Km.
Coeficiente 2: Entre 150 y 180 Km.
- 7.1.2** La extensión recomendada de cada etapa deberá ser como mínimo de un 30 % y como máximo de un 70 % 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 Art49.
Si el organizador considera que por razones técnicas (PE's muy extensas) es conveniente colocar un área de reabastecimiento aunque la distancia entre parques sea menor a 100 Km, puede hacerlo.
- 7.1.5** Se recomienda que los enlaces no sumen mas de 300 kilometros en el total de la competencia, para superar esta distancia se requerirá una aprobación previa de la C.D.A.

7.2 TIPO DE SUPERFICIES

Los tramos cronometrados se pueden disputar sobre superficies de tierra, hielo, nieve o asfalto.
Mixtas: Si hay cambio de piso, este debe ser precedido de una asistencia de 45 minutos.
Si existen tramos cortos de diferente superficie, se debe requerir una autorización a la CDA

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 40 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 diputada 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 del Director de la Prueba 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** El Colegio de Comisarios podrá tomar la decisión, in situ, de cancelar o modificar el recorrido de un tramo cronometrado si por motivos de seguridad lo consideran conveniente.
- 7.4.5** Dentro de los 10 días anteriores a la fecha de finalización del rally la CDA, podrá revisar el recorrido definido por el organizador e indicar las modificaciones que considere oportunas

7.5 CHICANAS / DESVIO DE CAMINO

- 7.5.1** El Organizador del evento podrá incluir en la prueba chicanas, desvíos laterales por banquetas o entradas y salidas por campos lindantes e efectos de reducir la velocidad en rectas extensas.
- 7.5.2** Las chicanas o desvíos deberán ser armadas siguiendo las instrucciones y planos como se indican en el Anexo N°2 del presente reglamento.
- 7.5.3** En el caso de pilotos que no logren ingresar por la puerta de ingreso a la chicana (en el caso de desvíos también la de salida), deberán retornar para ubicar el vehículo en dicho ingreso o puerta para cumplir con el recorrido original.
- 7.5.4** Cuando sea recomendado se utilizará la siguiente señalización: doscientos (200) metros previos a la chicana se deberá comenzar la señalización, luego 100 metros y finalmente 50 metros de la distancia al comienzo de la chicana.
- 7.5.5** En cada chicana o desvío habrá un Juez de Hecho que deberá llevar una planilla registrando el paso de cada auto de competición y su paso por la chicana. Dicha planilla será entregada al vehículo de barrido para su posterior entrega al Director de Carrera.
En el caso de infracciones, deberá ampliar lo observado redactando un informe detallado de la situación.
- 7.5.6** La persona de control deberá pertenecer a la organización y tendrá que estar debidamente identificada con un chaleco claramente visible que muestre su condición de Juez de Hecho de la chicana.
- 7.5.7** Sanciones por carrera
- | | |
|--|------------------------------|
| La penalidad por evitar por primera vez una chicana: | un (1) minuto |
| La penalidad por evitar por segunda vez una chicana: | diez (10) minutos |
| La penalidad por evitar por tercera vez una chicana: | removido de la clasificación |

8 OTRAS CONDICIONES REGLAMENTARIAS.

8.1 PILOTOS PRIORITARIOS

Se considera a los siguientes pilotos:

Pilotos que por sus antecedentes nacionales y/o internacionales integran la lista de prioritarios, establecida por la CDA del ACA

8.2 PILOTOS CLASE JUNIOR

Podrán participar en esta clase todos los pilotos, excepto los denominados "Prioritarios" (art.8.1) Para pilotos con antecedentes destacados o de otros países, su posibilidad de participación deberá contar con la aprobación de ACRA y CDA

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:

- Reglamento Particular de la Prueba (formato electrónico e impreso)
- Boletines (formato electrónico e impreso)
- Itinerario (formato electrónico e impreso)
- Libro de ruta (formato impreso)
- Carnet de Control (formato impreso)
- Formulario de inscripción (formato electrónico e impreso)
- Listado de Inscriptos (formato electrónico e impreso)
- Listas de largada y resultados del rally (formato electrónico e impreso)
- Manual de Seguridad con toda la documentación respectiva

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 todas las tripulaciones y autoridades

sean informadas y 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

9.2.1 El organizador debe proveer a la CDA, un Libro de Ruta borrador, a efectos de su revisión y aprobación, al menos 15 días antes de la fecha determinada para la finalización de la prueba. La entidad que no cumpla con este requisito será sancionada. La CDA podrá disponer una revisión de la información suministrada para lo cual podrá requerir a la organización una comprobación anticipada en el lugar en que se desarrollará la prueba. El oficial designado por la CDA que concorra deberá ser acompañado en el lugar por el responsable de la organización y la persona que ACRA disponga.

9.2.2 Todas las tripulaciones y autoridades de la carrera 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 modificación será informada a los comisarios quienes deberán autorizar al Director de Carrera la implementación de la misma. Es obligación informar estas modificaciones por Boletín Oficial.

9.2.3 Las tripulaciones deberán respetar en todo momento el trazado, cronograma, secuencia de controles y sentido de circulación establecido en el Libro de Ruta, cualquier alteración a estas indicaciones será pasible de sanciones por parte de los Comisarios quienes analizarán la gravedad de la falta cometida para determinar la sanción a aplicar, la misma puede ser en tiempo de penalización y hasta la exclusión.

9.3.3 El Libro de Ruta deberá contener:

- Reglamento Particular de la Prueba
- Planos
- Cronograma de Horarios y Tiempos Asignados
- Referencias de Circulación de Enlaces y Pruebas Especiales
- Referencias de Repeticiones
- Referencias de todos los Controles Horarios (ubicación – numeración – tipo de control)
- Sentido de circulación y ubicación de los distintos controles horarios en los sectores de reagrupamiento, parques de servicio o neutralizaciones
- Control de reconocimiento de caminos
- Carteles SOS y +
- Planilla de enganche

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 clasificación de la tripulación que corresponda. La información será anunciada por el 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

9.3.5 Los carnets de control que se utilizarán a lo largo de todas las fechas del Campeonato serán

uniformes en tamaño y contenido. La disposición de casilleros y diagramación integral será siempre la misma. Puede ser requerida a la CDA

- 9.3.6** Se confeccionarán sobre cartulina de 300 gramos, pudiendo utilizarse el reverso para completar la sección. Si se utilizan diferentes colores para diferenciar los carnets estos colores deben ser de los denominados "pastel" cuya claridad permita apreciar en forma visible la impresión y los registros

9.4 INFORME DE HECHOS Y DECISIONES

En cada competencia se entregará al Director de la Prueba, al inicio de esta, un Documento C.D.A. donde registrará todos los acontecimientos que se produzcan durante la carrera detallando hora del mismo, desarrollo, resolución y/o decisión tomada al respecto a medida que se van produciendo. Al final de la Prueba, el Director de la Prueba deberá entregar este documento con todos estos registros.

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 codición 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 de las Prácticas Libres y el tramo del shakedown, y luego 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, el Ente Fiscalizador y la Asociación Civil Rally Argentino, 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 a la verificación técnica inicial..

11.1.2 Cualquier publicidad dentro de esta identificación es obligatoria y no puede ser rechazada por los concursantes, no se permitirá la modificación de estos paneles.

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 cuadrado negro mate para el número de competición el cual deberá estar siempre al frente del panel. Los números serán amarillo fluorescente (PMS 803), de 13 centímetros de altura 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 35 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

Una placa ubicada en el capot del auto de competición 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
- respete las reglamentaciones de los números de competición
- 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 incluido en la denominación 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 para lo cual los concursantes deben reservar el espacio para su colocación en la parte frontal de las puertas delanteras

del auto.

- 12.1.5** Si el concursante declina de usar esta publicidad, deberá abonar al organizador un arancel de equivalente a 1.000 litros de nafta **Infinia YPF** según cotización del litro en la Ciudad de Buenos Aires (CABA)

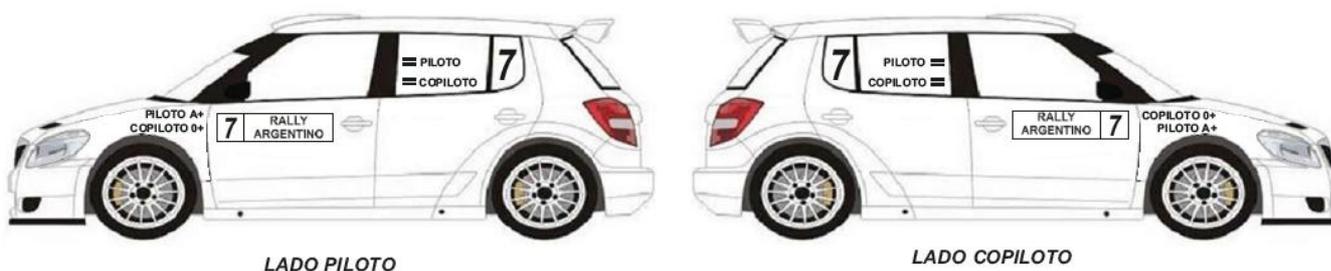
13 NOMBRES DE LOS PILOTOS Y COPILOTOS

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.

También en los guardabarras delanteros se colocarán los nombres de la tripulación con sus grupos sanguíneos, uno debajo del otro y colocando en la parte superior el del Piloto o Copiloto según corresponda el lado del coche.

14 PLACA DE LAS PUERTAS Y GUARDABARROS / NÚMEROS DE LA COMPETENCIA / NOMBRES DE LOS PILOTOS



CONDUCTA DE MANEJO

15 COMPORTAMIENTO

15.1 REGLAS GENERALES

- 15.1.1** Las tripulaciones deberán comportarse siempre de manera correcta y deportiva.
- 15.1.2** Cuando los autos se encuentran bajo régimen de parque cerrado, solo los miembros de la tripulación o los oficiales podrán moverlos. Otras personas pueden empujar el auto a mano solamente para sacar al auto de un lugar peligroso o para volverlo al camino. Cualquier otra manera de mover el auto que no sea por su propio motor o a mano, está prohibida.
- 15.1.3** Exhibiciones de manejo 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)
- 15.1.5** En un tramo de enlace que es una ruta pública, el auto de competición debe ser conducido sobre sus cuatro ruedas girando libremente y cumplir con los requerimientos que dicta la Ley de Tránsito N° 24.449 en los Artículos 29, 30 y 31. Toda infracción será informada a los Comisarios quienes impondrán una sanción acorde a la gravedad del requerimiento no cumplido.

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 Por exceso de velocidad se aplicarán las siguientes sanciones:

- Primera vez: una multa monetaria equivalente a 500 unidades de combustible
- Segunda vez: penalización de dos (2) minutos a ser aplicados en la etapa1
- Tercera vez: denegar la largada de la prueba

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 los tramos de enlace en competencia, incurrirá en una sanción que impondrá el Director de la Prueba en consenso con los Comisarios.

15.3.2 La sanción será en dinero en efectivo y puede variar entre 100 y 1000 unidades de combustible y será independiente de la multa impuesta por lapolicía.

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, este elevará un informe al Colegio de Comisarios quienes impondrán las sanciones que correspondiesen.

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 Las sanciones a aplicar por violación a las Leyes de Tránsito serán determinadas por el Colegio de Comisarios quienes de acuerdo a la gravedad de la infracción podrán imponer sanciones que lleguen hasta la exclusión.

15.4.5 Un vehículo de competición que al finalizar una Prueba Especial, o en cualquier otro sector de la competencia, no reúna las condiciones mínimas para circular por calles o rutas abiertas correspondientes a un tramo de enlace, no podrá continuar circulando hasta solucionar el inconveniente. Para esto deberá utilizar los repuestos y herramientas que cuenta en el propio auto sin poder recibir ayuda externa.

15.4.6 Las condiciones mínimas de circulación son:

- Rodar sobre 4 neumáticos con presión interna de aire suficiente para mantener el formato de los mismos
- Dirección controlada de las dos ruedas delanteras desde el volante
- Tener control de frenado desde el pedal de freno del piloto
- Ninguna parte de la carrocería deberá sobresalir más de 30 cm. del formato original del vehículo

INSCRIPCIONES, COBERTURA MÉDICA

16 PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

16.1 GENERALIDADES

Las inscripciones deberán ser realizadas de acuerdo con los artículos 3.8 – 3.20 del CDI.

Las mismas podrán efectuarse por fax o por correo electrónico a la CDA del ACA (Fax 01148084599), e-mail cdarally@aca.org.ar, Rally Argentino www.rallyargentino.com o a la dirección que mencione el organizador en el programa de la prueba

Deberán estar emitidas antes de la fecha y hora de cierre de las 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.
- Posibilidad de compra de catering a invitados

- 16.1.1** El pago de la inscripción se podrá hacer vía web en www.rallyargentino.com
Para hacerlo por este sistema los participantes deberán solicitar una clave on line a prensa@rallyargentino.com

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 con licencias emitidas en otros países deben presentar la autorización de la ADN que le haya expedido su licencia según artículo 3.9, 9.2, 9.3 y 9.4 del CDI

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

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 ambos miembros de la tripulación o del concurrente

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 este Reglamento Deportivo y al Reglamento Particular de cada rally.

16.6 COBERTURA MEDICA

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 prestador.

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 Y CANTIDAD DE INSCRIPTOS

17.1 FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

- 17.1.1** La fecha del cierre definitivo de las inscripciones para pruebas del campeonato argentino se efectuará

los días viernes de la semana anterior a la que se realiza la competencia (6 días antes del comienzo de los reconocimientos)

17.1.2 Las inscripciones se podrán realizar en la forma detallada en el art. 16

17.2 CIERRE DE INSCRIPCIONES EN PRUEBAS COMPARTIDAS CON RALLIES DE LA FIA

La fecha de cierre de las inscripciones para pruebas que sean compartidas con un rally de un campeonato de la FIA, se ajustará a lo que mencione el Reglamento Particular de la Prueba

17.3 CANTIDAD DE INSCRIPTOS ACEPTADOS

El número total de inscriptos para un rally del campeonato no podrá superar los 90 autos.

En caso de superar este número de inscripciones, la CDA se reserva el derecho de aceptación de la inscripción a su criterio, teniendo prioridad los participantes que lo hagan por el Campeonato Argentino.

18 DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

18.1 DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción serán definidos por ACRA, informados a la CDA y mencionados en el Reglamento Particular de la prueba.

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 recomienden los Comisarios Técnicos

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
- Llevar pegado en el parabrisas delantero una calco de 20 x 20 cm con el número del vehículo participante. Este debe ser provisto por la organización en la Verificación Administrativa.
- 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 en ningún aspecto.

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 (según 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 libre 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 tripulación 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, en un punto medio 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.
- 20.3.3** Durante cada pasada a través de la Prueba Especial, solamente la tripulación puede circular en el vehículo.
- 20.3.4** Como excepción, el Director de Carrera con acuerdo de los Comisarios podrá habilitar un máximo de tres pasadas por los tramos no utilizados anteriormente o que a su criterio tengan modificaciones que lo justifiquen
- 20.3.5** Las tripulaciones solo podrán ingresar y salir por los controles de inicio y final del tramo cronometrado
- 20.3.6** Los organizadores deben asegurarse que cada tripulación no recorra la misma prueba más de dos veces (o tres veces en los casos mencionados en el art. 20.3.4)
- 20.3.7** Se podrán realizar más controles por parte de la organización fuera de los días y horarios establecidos para los reconocimientos.
- 20.3.8** A partir del fin de los reconocimientos, la tripulación o cualquier persona relacionada de cualquier manera con ésta, 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
- 20.3.9** 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.
- 20.3.10** 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. 12.2 y 12.3 del CDI
- 20.3.11** Cualquier denuncia elevada por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, será tratada en la primera reunión del Colegio.
- 20.3.12** Velocidad durante el reconocimiento. El organizador debe 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.
- 20.3.13** Shakedown. No es obligatorio incluir el recorrido en el programa de reconocimientos.
- 20.3.14** El número de identificación de la tripulación deberá ser adherido en el lateral izquierdo del auto o en su defecto en el lado izquierdo del parabrisas

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 u otras 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 los ítems de vestimenta, incluyendo cascos y el sujetador frontal de cabeza (FHR) aprobado por la FIA que se utilizará 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 durante el evento según corresponda, incluyendo el Shakedown.

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 a partir de la verificación técnica inicial y 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 ingresar a 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 y/o el delegado técnico a los comisarios.

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 una prueba súper especial o parte de un tramo cronometrado del rally.

24.2.3 El tipo de piso y las características del camino en que se lleve a cabo el shakedown, deben ser similares a la mayoría de los que se utilicen en los tramos cronometrados.

24.2.4 Se realizarán los días viernes en los horarios que se detallan en el Reglamento Particular divididas en 3 grupos. En primer lugar se realizará el shakedown para los pilotos de la clase RC5, luego lo harán los de las clases Junior y RC2N y a continuación las clases RC2 Cada tanda tendrá una duración de 60 minutos y el Director de la Prueba podrá incorporar por motivos que justifiquen dicha determinación, vehículos ajenos a la clase en desarrollo según su horario tomando las medidas de seguridad adecuadas como ser separación en horarios de largada considerando la presencia dentro del trazado de 2 vehículos de diferente performance.

24.2.5 Cada tripulación podrá realizar, dentro del tiempo establecido para su clase, la cantidad de pasadas que desee.

24.2.6 Neumáticos Shakedown: Los neumáticos serán provistos por ACRA

24.2.7 Se autoriza la utilización de cámaras a bordo colocadas en el exterior del vehículo, la sujeción de la misma deberá ser verificada y aprobada por los Comisario Técnicos.

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 ADMINISTRATIVOS Y TÉCNICOS

Antes de la sesión de práctica los autos deberán realizar la verificación técnica. Los autos que realicen esta práctica, deberán ser presentados en condiciones de carrera (números, elementos de seguridad), tener precintados el motor, la transmisión completa y las partes mecánicas que se mencionan en el reglamento.

A la vez las tripulaciones deben haber cumplido con la verificación administrativa

24.5 ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN

Un concursante cuyo auto se avería durante el shakedown, y no llegue a tiempo en sus reparaciones como para asistir a la ceremonia de largada, debe cumplir igualmente con lo que define el art. 37.1

24.6 EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y LOS PASAJEROS A BORDO

Durante el shakedown, cualquier persona a bordo del auto debe utilizar cascos homologados, toda la vestimenta y equipamiento de acuerdo a lo que detalla el Anexo L Capítulo III – Equipamiento de pilotos, y tener sus cinturones correctamente ajustados. Cualquier infracción será penalizada.

24.7 ACTIVIDADES PROMOCIONALES

Las actividades promocionales se realizarán después que finalice el shakedown oficial.

Para ello, se habilitarán un periodo de hasta una hora para realizar estas actividades que deberán ser anunciadas por medio de una nota al Director de Carrera

Las medidas de seguridad deben ser mantenidas.

No se permite transportar menores de edad, es obligatorio que los transportados vayan correctamente atados, con buzos antinflama y casco.

El piloto, que deberá tener licencia deportiva y médica habilitante, que transporte a una persona que no cumpla con estas condiciones será sancionado.

Violar cualquiera de estas normas será punible con una sanción hacia el organizador correspondiente a 1000 unidades de combustible.

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 3.

25.2 BARRERAS DE PROTECCIÓN

Un zona de por lo menos 10 metros alrededor de cada control, deberá estar protegida por barreras en ambos lados del camino a fin de facilitar la realización de las operaciones de control. En esta zona solo se permitirá la presencia de oficiales deportivos y autoridades de la competencia.

El oficial deportivo responsable del puesto puede autorizar la permanencia en el sector de

representantes de la prensa, exclusivamente para el ejercicio de su labor profesional. No se permitirá la presencia de ninguna persona que no cumpla las funciones anteriormente mencionadas.

Los Responsables de Seguridad deberán corroborar la correcta instalación de los Puestos de Control antes de informar su autorización para la Largada de la Prueba.

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 60 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, más el tiempo máximo de atraso

25.4.3 La cantidad mínima de oficiales deportivos en salidas y llegadas de tramos cronometrados, debería ser de tres personas en cada uno de ellos

25.4.4 De no haber una correcta comunicación entre el puesto de control y el control central de la carrera no se podrá habilitar el tramo para su largada.

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.

25.5.2 Está prohibido reingresar al área de control bajo pena a determinar por los Comisario Deportivos que puede llegar hasta la exclusión.

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.

25.6.3 Es obligación de las tripulaciones ubicar los controles, si por un inconveniente producido por la falta de visión de un control o la mala señalización o ubicación del mismo, se produce un error en el marcado del control o en la omisión del mismo, se informará de inmediato a los Comisarios quienes determinaran los pasos a seguir y la aplicación o no de sanciones. En el caso que el error u omisión produzca la exclusión de la tripulación, el Director de la Prueba podrá determinar la continuidad de la tripulación involucrada, estableciendo las medidas que el caso requiera para permitir esta continuidad y hasta tanto se informe a los Comisarios. El plazo máximo para determinar o no una sanción será al finalizar la etapa.

25.7 ZONA PARA LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Una zona para trabajo de la prensa será establecida previa a la pancarta amarilla de entrada a los parques de asistencia, asistencias remotas, parques de reagrupamiento o parques de espera anteriores a la ceremonia final del podio

25.8 CAMARAS A BORDO – PUNTOS DE CAMBIO DE DATOS Y/O MANTENIMIENTO DE CAMARAS

El organizador puede establecer puntos solamente para el cambio de datos de las cámaras a bordo dentro del itinerario de la prueba. Deben ser informados en un boletín (que puede ser emitido por el

Director de Carrera), y serán únicamente para cambiar datos y hacer ajustes/mantenimiento de las cámaras

Los tapes también pueden ser cambiados y hecho el mantenimiento de las cámaras en las zonas reservadas a la prensa, en los reagrupamientos o parques cerrados o a la salida de las zonas de reabastecimiento remotas con el acuerdo del Director de Carrera. Si ese trabajo, que debe ser hecho con la presencia de un miembro de la tripulación o del equipo, el equipo debe informar al Director de Carrera de este requerimiento antes del comienzo del rally.

La operación debe ser supervisada por un oficial deportivo.

25.9 CONTROLES DE PASO

En estos controles, identificados por las pancartas que figuran en el Anexo 3, 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.

25.10 SEGURIDAD EN LOS PUESTOS DE CONTROL Y RECORRIDOS

25.10.1 El Director de la Prueba deberá designar 2 personas Responsables de Seguridad, una de estas recorrerá los caminos en el coche 00 y la otra en el 0. Ambas serán las encargadas de verificar que las medidas de seguridad son las adecuadas para dar inicio a una Prueba Especial. Ante un inconveniente o falta de medidas adecuadas informarán al Director de la Prueba quien en consenso con los Comisarios determinará las medidas a tomar antes de autorizar la Largada. Todos los autos involucrados en la seguridad y habilitación de los tramos cronometrados deberán contar con cámaras a bordo que registren su paso por estos tramos. Estas grabaciones deberán estar durante toda la carrera a disposición de los comisarios y serán entregadas al finalizar la competencia para su archivo. Las tripulaciones de estos vehículos serán los responsables del correcto funcionamiento y grabación, el no cumplimiento de este requisito puede generar sanciones hacia los organizadores.

25.10.2 En el vehículo 000 el Encargado de Organización y el Jefe del Operativo Policial deberán recorrer los trazados para definir el correcto funcionamiento del operativo.

25.10.3 El Director de la Prueba es la única autoridad deportiva autorizada a habilitar o detener una Prueba Especial.

25.10.4 La seguridad en los Puestos de Control deberá cumplimentar las características abajo detalladas.

25.10.5 CONTROL HORARIO Y LARGADA DE PRUEBA ESPECIAL:

- Policía
- Bombero con 2 matafuegos de 10 kg c/u
- Personal de Seguridad de la Organización
- Ambulancia
- Medico responsable

25.10.6 CONTROL HORARIO DE REGISTRO DE TIEMPOS EN LLEGADAS (STOP)

- Policía
- Bombero con 2 matafuegos de 10 Kg c/u
- Personal de seguridad de la Organización

25.10.7 CONTROLES HORARIOS EN OTROS SECTORES

- Policía
- Bombero con 1 matafuegos de 10 kg
- Personal de Seguridad de la Organización

25.10.8 PARQUE DE SERVICIO – PARQUE CERRADO

- Policía
- 2 Bomberos con 4 Matafuegos de 10 Kg
- Personal de Seguridad
- Los parques cerrados deberán ser cercados con cualquier elemento que defina su perímetro y sirva de contención para el público

25.10.9 En cruce de rutas, ingreso desde un camino secundario a una ruta, o bajada desde ruta hacia un camino secundario por parte de los vehículos de competición, se dispondrá de un móvil y personal de Seguridad Vial y se señalizará la zona con conos reflectantes

25.10.10 La ausencia de algunas de las personas o vehículos obligatorios en un puesto de control será informada al Director de la Prueba, quien dispondrá la presencia del faltante en forma inmediata para completar dichos requisitos de seguridad.

25.10.11 No se podrá autorizar la Largada de una Prueba Especial sin estar todas las personas y medidas de seguridad presentes en sus puestos.

25.10.12 Los Responsables de Seguridad serán los encargados de verificar estos requisitos

25.10.13 En el ANEXO 4 del presente reglamento se transcribe un resumen de recomendaciones útiles para el Director de la Prueba y Organizadores concerniente a Planificación y Medidas de Seguridad.

26 CONTROLES HORARIOS

26.1 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

26.2 SECUENCIA

En todo momento los competidores deberán respetar la secuencia de marcado en los Controles, no respetar esta secuencia será sancionada, teniendo en cuenta lo previsto por el Artículo 25.6.3, pudiendo llegar a la exclusión de la tripulación involucrada.

26.3 PROCEDIMIENTO DE CONTROL

26.3.1 El procedimiento de control comienza en el momento en que el auto pasa la pancarta de aviso de comienzo del área de control.

26.3.2 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.

26.3.3 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.

26.3.4 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.

26.3.5 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.

26.3.6 El horario de control es el obtenido al sumarle al horario de largada de la Prueba Especial o del Control Horario previo, según corresponda, el tiempo permitido para completar el tramo. Esos tiempos son expresados al minuto.

26.3.7 El horario 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.

26.3.8 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.

26.3.9 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.

26.3.10 Cualquier diferencia entre el horario ideal de presentación y el real se sancionará de la siguiente manera:

- Por retraso: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.
- Por adelanto: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

26.3.11 Siempre que se haya establecido en el Reglamento Particular del rally o esté indicado en un boletín posterior, los organizadores podrán autorizar tripulaciones para la presentación antes de tiempo sin incurrir en penalizaciones.

26.3.12 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.

26.3.13 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.

26.4 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:

26.4.1 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.

- 26.4.2** 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.
- 26.4.3** 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.
- 26.4.4** 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.
- 26.4.5** El tiempo de largada del tramo cronometrado será entonces el tiempo de largada para calcular la hora de presentación en el próximo control horario.
- 26.4.6** El carnet de control debe ser devuelto a la tripulación en el minuto precedente al de su largada

27 **RETRASO**

27.1 **RETRASO MÁXIMO PERMITIDO**

Cualquier demora que exceda los 15 minutos de un tiempo individual previsto, o una demora acumulativa de 30 minutos al final de cada sección o etapa del rally, resultará en que el concursante en cuestión sea removido de la clasificación por el Director de la Prueba.

En el cálculo de dicho atraso, 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.

27.2 **LLEGADA ADELANTADA**

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

27.3 **NOTIFICACIÓN DE LOS RETRASOS**

El retraso por exceder el tiempo máximo permitido de demora podrá ser anunciado solamente al final de la sección.

28 **CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO**

28.1 **PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO**

28.1.1 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.

28.1.2 Todas las tripulaciones pueden disponer de un tiempo de hasta 5 minutos para la firma de autógrafos, en un área preparada adyacente al Control Horario

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

28.2 **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

29 **GENERALIDADES**

29.1 **TOMA DE TIEMPOS**

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

30 **LARGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO**

30.1 **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

30.2 **PROCEDIMIENTO DE LARGADA**

30.2.1 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.

30.2.2 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 (falsa largada). Este dispositivo debe estar colocado 40 cm. después de la línea de largada

30.3 **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.

30.4 **LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN**

30.4.1 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.

30.4.2 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.

30.4.3 Cualquier auto que no pueda salir de la línea de largada dentro de los 20 segundos de dada la señal para hacerlo, no será clasificado y será removido inmediatamente a un lugar seguro. Si el hecho sucede en la etapa 1, al auto se le permitirá largar la etapa 2, art. 38.5 de estas reglamentaciones.

30.5 **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.

30.6 FALSA LARGADA

30.7

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.

31 FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

31.1 LINEA DE LLEGADA

Los tramos cronometrados deberán finalizar en una línea de llegada en velocidad, la cual debe estar ubicada en un lugar en que se estime que los autos vayan más lentos y al menos 200 metros antes del punto stop. El área entre la llegada en movimiento y el stop debe estar libre de lomos, cortes curvas engañosas o peligros tales como guarda ganados, puentes angostos o cualquier otro obstáculo peligroso. 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.

31.2 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. Las áreas de detención de los tramos cronometrados (stop), serán limitadas por paneles publicitarios, vallas o encintados (art. 25.2) de manera que los oficiales deportivos puedan realizar las tareas indicadas en el art. 31.2, sin inconvenientes. Los integrantes de equipos y allegados a la tripulación podrán permanecer por afuera de los límites de esa zona. Cualquier incumplimiento a esta disposición será informada a los comisarios quienes podrán imponer una sanción

32 INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Cuando se interrumpe o detiene un tramo cronometrado por cualquier motivo, a cada tripulación afectada se le asignará un tiempo que se considere justo. Sin embargo, ninguna tripulación que sea responsable en forma individual o conjunta de detener el tramo, puede beneficiarse de esta medida. El Director de la Prueba tienen la potestad de analizar la forma por la cual se asignarán estos tiempos pudiendo continuar con la disputa de Prueba Especiales siguientes a la afectada sin haber resuelto esta asignación de tiempos, el plazo establecido como límite es el inicio de una nueva sección, etapa o final de una carrera

33 SEGURIDAD DEL CONCURSANTE

33.1 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 correctamente

abrochados y ajustados. Cualquier incumplimiento será sancionado por el Director de Carrera, quien podrá además referir el asunto a los comisarios.

33.2 SEÑALES DE SOS/OK

- 33.2.1** Cada tripulación dispondrá en su Libro de Ruta de una señal que consistirá en un signo rojo "SOS" y en el reverso un signo verde "OK" impreso en tamaño A4. Además cada auto en competencia obligatoriamente deberá tener a bordo un signo rojo "SOS" y en el reverso un signo verde "OK" que mida por lo menos 42 centímetros x 29,7 centímetros (A3). Durante la competencia deberá tener fácil acceso a la misma y mostrarla según se detalla en los siguientes artículos
- 33.2.2** 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.
- 33.2.3** 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.
Todas las tripulaciones detenidas por este procedimiento, recibirán un tiempo apropiado de acuerdo a lo que menciona el Art. 33.
- 33.2.4** 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, el otro miembro deberá colocar 100 metros antes del accidente o del vehículo estacionado el triángulo reflectante rojo del mismo lado del camino donde se encuentra el auto detenido. Si el paso por la calle de tránsito se encuentra obstruida por el vehículo se procederá de la misma forma, no está permitido en este caso mostrar el cartel de "SOS".
- 33.2.5** Si la tripulación deja el vehículo, deberá desplegarse la señal "OK", de modo que pueda ser claramente visible a otras tripulaciones.
- 33.2.6** Cualquier tripulación que pueda cumplir con las reglas anteriores pero no lo haga, será sancionada con una multa de 1000 unidades de combustible derivándose también el caso a Penalidades de la C.D.A.
- 33.2.7** El Libro de Ruta debe contener una página detallando el procedimiento a aplicar en caso de accidentes
- 33.2.8** Cualquier tripulación que se retire del rally deberá informarlo a los organizadores lo antes posible, si el retiro es producido por cualquier clase de accidente (solo se excluye el motivo de rotura mecánica) la tripulación está obligada a presentarse con el servicio sanitario de la categoría (Rescate Médico) aunque no presente ninguna molestia, para que este analice su estado y determine las pautas a seguir. Cualquier tripulación que no cumpla quedará sujeta a una sanción a discreción del colegio de comisarios.

33.3 INFORMES DE ACCIDENTES

Si una tripulación estuviera involucrada en un accidente en el cual un miembro del público haya sufrido daños físicos deberá detenerse de inmediato en el lugar del siniestro y seguir el procedimiento de Requerimiento de Asistencia Médica. Además se deberá cumplir con la legislación relativa a procedimientos en caso de accidentes, vigente en la provincia en que se realiza el rally.

Todas las tripulaciones involucradas en este procedimiento, recibirán un tiempo apropiado de acuerdo a lo que menciona el Art. 32.

33.4 TRIÁNGULO ROJO

- 33.4.1** 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 100 metros antes de la posición del auto, en lo posible del lado en que el auto está detenido, para advertir a los siguientes pilotos. Cualquier tripulación que no cumpla con esta norma estará sujeta a una penalización entre 500 y 1000 unidades de combustible
- 33.4.2** Este triángulo será colocado aún si el auto detenido está fuera del camino.

33.5 EL USO DE BANDERAS AMARILLAS

- 33.5.1** 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 director de carrera es el único autorizado para ordenar el despliegue de banderas amarillas, las cuales deberán entregarse al personal a cargo precintadas y solo deberán retirar este precinto si se les ordena desde la Dirección de la Prueba.
- 33.5.2** A toda tripulación que se le haya mostrado la bandera amarilla, se le asignará un tiempo estimado, tal como lo establece el artículo 32.

34 PRUEBAS SÚPER ESPECIALES

34.1 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

- 34.1.1** 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.
- 34.1.2** La inclusión de una prueba súper especial es optativa

34.2 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.

34.3 DETENCION EN LA DISPUTA DE UNA PSE

Por seguridad 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 boletín

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

Para las tripulaciones que no se presentaran 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 continuar la prueba desde la sección 2 de la etapa 1. El reglamento particular especificará la forma en que el auto será trasladado al reagrupamiento nocturno y también el tiempo que se le asignará en la prueba súper especial.

34.5 PLAN DE SEGURIDAD

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

PARQUE CERRADO

35 REGLAS DEL PARQUE CERRADO

35.1 APLICACIÓN

Los autos quedan sujetos a las reglas del parque cerrado:

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

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

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

35.2 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO

35.2.1 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.

35.2.2 Las tripulaciones pueden ingresar al Parque Cerrado 10 minutos antes de su hora oficial de partida.

35.3 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.

35.4 COBERTORES PARA EL AUTO

El uso de cobertores para cubrir el auto, es opcional

35.5 VERIFICACIONES TÉCNICAS

Las verificaciones técnicas pueden ser realizadas dentro del parque cerrado por los Comisarios Técnicos.

35.6 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO

35.6.1 Si los comisarios técnicos consideran que el estado de un auto ha desmejorado lo suficiente como para que la seguridad pueda estar afectada, con la autorización del Delegado Técnico de la CDA y la presencia de un comisario técnico este auto puede ser reparado en el parque cerrado. Un miembro del equipo será autorizado a efectuar la reparación o cambio de ítems de conformidad con el Anexo J incluidos en las listas técnicas FIA montados en el auto tales como cinturones, extinguidores, etc

35.6.2 Con el consentimiento previo del Director de Carrera y bajo la supervisión de un comisario técnico, la tripulación y hasta 3 personas del equipo pueden cambiar el parabrisas o ventanas del auto.

35.6.3 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.

NUMERACION, LARGADAS, ORDEN DE LARGADA

36 NUMERACIÓN

36.1 ASIGNACION DE NUMEROS

36.1.1 En la clase RC2 el campeón de la temporada previa ostentará el número 1, los restantes pilotos llevarán números fijos que serán determinados en base al ranking conformado por el puntaje obtenido en su clase en la temporada pasada. Aquellos pilotos que participaran en el campeonato 2016 en competencias tanto en la clase Maxi Rally como en la clase Maxi Rally Turbo sumarán ambos puntajes para ubicarse en la posición que este determine en el ranking, de igual forma para aquellos que solo lo hicieran en la clase Maxi Rally Turbo

36.1.2 Los pilotos clase RC2N recibirán números, en lo posible también fijos, a partir del número 31 y hasta el 50, teniendo en cuenta su posición en el campeonato del año precedente, sus antecedentes, y su posibilidad de participación comprometida en el campeonato

36.1.3 Los pilotos de las clases Junior (RC3), serán numerados con el mismo concepto a partir del número 51 y hasta el 70.

36.1.4 Los pilotos de las clases RC5, serán numerados con el mismo concepto a partir del número 71 en adelante.

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

36.2 OTRAS CONSIDERACIONES

36.2.1 Los pilotos de la Clase Maxi Rally podrán solicitar un número específico para ser utilizado durante todo el campeonato, que difiera de lo detallado más arriba, siempre y cuando no sea inferior al que le corresponde por lo definido en el art. 36.1.1 y 36.1.2 y cuente con el aval de la CDA del ACA

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

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

36.2.4 La CDA, a través del Colegio de Comisarios Deportivos (artículo 11.9 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.

37 LARGADA DEL RALLY

37.1 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.

Es obligatorio por parte de todas las tripulaciones que tomen parte de esta ceremonia, del uso del buzo y el calzado homologado FIA.

Esta ceremonia no forma parte de los controles y tiempos de la prueba. A ese efecto el rally comienza en el CH0 o CH1 según corresponda

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 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 y calzado reglamentario en su debido horario.

37.2 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 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.

No es permitida la asistencia de los autos en estas áreas de largada.

37.3 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.

37.4 PROMOCIONES

Los pilotos y tripulaciones participantes tienen la obligatoriedad de participar en los eventos promocionales organizados por la promotora, tales como la elección del orden de largada para el primer día de competencia a realizarse en el ceremonia de largada del día viernes, la firma de autógrafos, etc. y cualquier evento organizado a efectos de la promoción de la categoría.

Los pilotos involucrados serán debidamente notificados por ACRA sobre sus funciones, responsabilidades, horarios y ubicación.-

Las sanciones que se podrán establecer por el incumplimiento de la presente, así como la falta de puntualidad en los horarios establecidos y/o asignados, serán definidas por el Director de la Prueba.-

38 ÓRDENES DE LARGADA, REENGANCHES E INTERVALOS

38.1 REQUISITOS ORDEN DE LARGADA INICIAL

El orden de largada inicial no debe ser cambiado hasta que por lo menos el 10% del total de la distancia de tramos cronometrados detallados en el itinerario, haya sido completado.

38.2 ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1

38.2.1 Iniciarán la etapa las tripulaciones según sus clases en este orden: RC2 – RC2N – RC3 – RC5.

38.2.2 Los diez lugares de la clase Maxi Rally, que elegirán sus ubicaciones de largada, según el procedimiento establecido, se determinarán según se establece en el siguiente orden. Para el resto de las clases también queda determinado su orden a continuación.

La primera competencia del año el ranking se establecerá según la numeración pudiendo realizarse modificaciones a criterio del Director de la Prueba en acuerdo con los Comisarios Deportivos. Los pilotos que no posean puntaje en el campeonato anterior serán ordenados en lugares posteriores a los que si posean y de acuerdo al criterio que establezca el Director de Carrera en acuerdo con los Comisarios.

Para las carreras desde la segunda a la quinta carrera de la temporada se reservará el primer lugar del orden de largada de cada clase al Campeón 2016 y luego se ordenarán de acuerdo a las posiciones del Campeonato 2017, ante una igualdad de puntajes se tomará como referencia de desempate, para este único fin, el puntaje obtenido en el campeonato anterior, no produciéndose un desempate por este medio, quedará la determinación a criterio del Director de Carrera y los Comisarios.

Para las fechas posteriores y hasta la culminación del campeonato el ranking será determinado por las posiciones que establezca el puntaje del presente campeonato, manteniendo la forma de desempate.

Los pilotos denominados "prioritarios" pueden ser considerados por las autoridades por esta condición, para su ordenamiento.

38.2.3 En el caso de que una prueba forme parte del Campeonato del Mundo de la FIA o del Regional FIA - Codasur, el orden de largada de ambos días será preparado por la Dirección de Carrera y definido por el Colegio de Comisarios Deportivos.

38.2.4 Los 10 primeros clasificados de la clase Maxi Rally, según el ranking establecido por el punto 38.2.2 en la primer competencia y luego por el ranking del campeonato vigente, elegirán sus posiciones de salida, el primero en elegir será el piloto ubicado en el primer lugar del ranking y así sucesivamente hasta el puesto diez quien será el último. Luego se ubicarán los restantes pilotos de la Maxi Rally y seguirán las demás clases por orden de clases.

38.2.5 El acto de elección del orden de largada por los 10 primeros vehículos de la clase Maxi Rally deberá anunciarse en el Reglamento Particular de la Carrera especificando día, hora y lugar. Si un piloto no se presenta al acto, se le asignará el lugar que quede vacante luego que los otros pilotos presentes elijan sus lugares. Si fuesen varios los pilotos ausentes, el Director de la Prueba decidirá con acuerdo de los Comisarios la asignación de lugares.

38.3 ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS SUBSIGUIENTES

El Director de la Prueba confeccionará un Orden de Largada provisorio, el cual deberá ser aprobado por el Colegio de Comisarios, estos se reservan el derecho de modificar el mismo teniendo en cuenta el análisis personal de los participantes y la conveniencia por motivos de seguridad.

38.3.1 El orden de largada para las etapas subsiguientes se basará en la clasificación hasta la etapa

precedente para establecer el orden dentro de cada clase. Se mantendrá la prioridad de los grupos:

- **MAXI RALLY (RC2)**
- **RC2N**
- **JUNIOR (RC3)**
- **RC5**

38.3.2 Los participantes “reenganchados” serán ubicados detrás del último auto clasificado de su clase. Los vehículos reenganchados se ordenaran por orden de largada de la primera etapa.

38.4 RELARGADAS LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1 (ENGANCHES)

- 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 Carrera dentro del horario fijado en el Reglamento Particular. El automóvil debe ser el mismo que se presentó en la verificación técnica inicial.
 - El motor puede ser reemplazado, sin penalización
 - El automóvil podrá ser reparado a discreción pero debe ser ingresado al parque de reagrupamiento nocturno, como máximo hasta 30 minutos antes de la apertura del mismo para dar inicio a la etapa 2, 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.
- Podrán engancharse aquellas tripulaciones que hayan abandonado por cualquier inconveniente en la primera etapa o quienes haya quedado excluidos por superar los atrasos máximos. También lo podrán hacer aquellas tripulaciones que hayan ingresado en el Orden Oficial de Largada de la etapa 1 y por cualquier motivo no se hayan presentado en el Control Horario 0. Esta participación les permite a las tripulaciones obtener puntaje en la etapa 2, pero no en la clasificación general.

38.5 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.

38.6 REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS

El director de la prueba con la aprobación del Colegio de Comisarios y/o los mismos comisarios pueden, por razones de seguridad, reposicionar a los pilotos o cambiar el intervalo de tiempo entre los autos (artículo 11.9 del CDI). Todos las tripulaciones que participen en condición de enganchados ocuparán el lugar posterior al último auto en condición de carrera normal.

ASISTENCIA

39 ASISTENCIA – CONDICIONES GENERALES

39.1 REALIZACION DE LA ASISTENCIA

39.1.1 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, con excepción de los autos que hayan abandonado en la etapa 1 y luego solicitado su reenganche para la etapa 2

39.1.2 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.

39.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA

39.2.1 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).
- Mientras el auto se encuentre en una zona destinada a los medios, si la hubiera
- 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.

39.2.2 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.

Si un auto no puede ser arrancado y manejado por su propia potencia desde el Parque Cerrado al área de asistencia antes de ser asistido, siempre y cuando estos sectores sean continuos, los oficiales y/o el personal del equipo tendrán permitido empujarlo o remolcarlo a su box de asistencia. Si estos sectores no son continuos quedará la posibilidad pendiente a consideración de los comisarios.

Por Reglamento Particular de la Prueba se podrán establecer controles específicos (Salida de Flexi Service – Ingreso a Parque de Servicio – Ingreso a Parque Cerrado) donde los vehículos podrán ser presentados por personal del equipo de cada tripulación bajo estricta responsabilidad de la tripulación que delega este procedimiento, la metodología de registro será similar a todos los controles y las penalizaciones que se puedan generar serán aplicables al vehículo en cuestión.

40 PARQUES DE ASISTENCIA

ANUNCIO

En los Parques de Asistencia los participantes y equipos deben respetar las normas de convivencia que corresponden a un lugar destinado a ese efecto.

No respetar esas conductas puede ser motivo de sanciones severas pudiendo llegar hasta la exclusión de las tripulaciones que integren el equipo infractor

40.1 CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA

El tiempo programado para cada auto en el Parque de Asistencia será de acuerdo al itinerario del evento y con las siguientes reglamentaciones:

- 40.1.1** 25 minutos antes de la primera prueba especial siguiente a un reagrupamiento nocturno.
- no es obligatorio para la sección 1 excepto si sigue a un tramo de competencia del rally y un Parque Cerrado por la noche.
 - Verificaciones técnicas pueden ser hechas dentro del Parque Cerrado
- 40.1.2** 30 minutos entre dos grupos de tramos cronometrados.
- optativo si se usa la zona o zonas de asistencia remota.
- 40.1.3** 45 minutos al final de cada sección antes del reagrupamiento nocturno, excepto después de la sección final del rally.
- 40.1.4** Los ingresos a los Parques de Asistencia pueden ser precedido de zonas técnicas de entre 3 y 5 minutos de duración.
- 40.1.5** En las asistencias intermedias de 30 minutos, los organizadores deben disponer la opción de “Tiempo Flexible” de 25 minutos en el ingreso a los parques de asistencia.
- 40.1.6** 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.

- 40.1.7** Las asistencias intermedias (30 minutos) deberán ser seguidas de reagrupamientos donde se reordenará a los participantes para continuar la prueba

40.2 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)

40.3 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.

40.4 DISPOSICIÓN DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

- El organizador en conjunto con ACRA, deberán asignar una “Zona 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”.
- 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”.

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

Cuando sea necesario como parte de la asistencia el cambio del tanque de combustible, cambio de la bomba o el filtro de combustible o cambio de otro ítem del circuito de combustible, se permite el vaciado y/o rellenado en un parque de asistencia siempre que:

- El trabajo se realice con el conocimiento del Director de Carrera y en presencia de un Comisario Técnico
- 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.

42 TIEMPO FLEXIBLE

42.1 ASISTENCIAS INTERMEDIAS - 30 MINUTOS

Para las asistencias intermedias, las tripulaciones dispondrán de un tiempo flexible máximo de 25 minutos previo al ingreso al Parque de Asistencia.

42.2 ASISTENCIA FINAL DE ETAPA 1 – 45 MINUTOS

Para la asistencia final de la etapa 1, las tripulaciones dispondrán de un tiempo flexible máximo de 45 minutos previo al ingreso al Parque de Asistencia

43 ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)

43.1 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 20 minutos de duración para ningún auto. Por excepción y teniendo en cuenta factores especiales (ej: recorrido previo extenso de PE's) el tiempo de duración podría llegar a 30 minutos.
- permitir el cambio de neumáticos proporcionado desde un vehículo de asistencia y cualquier asistencia de acuerdo con estas reglamentaciones ZAR
- incorporar una zona técnica de entre 3 y 5 minutos 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 describen estas reglamentaciones ZAR, 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.

43.2 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO

43.2.1 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.
- Cada mecánico que trabaje sobre un auto deberá utilizar obligatoriamente un chaleco de color amarillo con el número del vehículo sobre el que está trabajando impreso en su espalda. Si en la misma ZAR un mecánico trabaja sobre varios vehículos deberá tener distintos chalecos con los números respectivos y utilizar el adecuado según el vehículo atendido.
- El encargado de la evaluación electrónica del vehículo deberá utilizar un chaleco de color Rojo, sin numeración.

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

43.3 EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS

43.3.1 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.
- Se podrá producir una lista de partes y/o conjuntos a ser transportada por un vehículo de asistencia. La misma puede ser informada en el RPP o emitida en un boletín
- el uso de herramientas con funcionamiento a batería incluyendo toda la iluminación necesaria
- calibrado e inflado de neumáticos
- completar o agregar aceite o líquidos faltantes provistos por el equipo de asistencia
- 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

43.3.2 Se pueden usar cobertores para el piso.

43.3.3 Se permite tener un auto de competición unido por un cable a una computadora ubicada dentro de la zona de asistencia remota y operada por una persona adicional (que no sea de los 4 del equipo de personal permitido). Esta persona no podrá intervenir en tareas que se realicen en el auto o manipular

cualquier parte que deba ser montada en el mismo.

43.3.4 Se permite la instalación de luces extra, fuera o dentro del auto, 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.

43.3.5 Cualquier equipo o partes del auto podrán ser dejadas en la zona de asistencia remota o retiradas luego de la partida del auto.

43.4 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

44 RESULTADOS DEL RALLY

44.1 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, más las restantes penalizaciones expresadas en tiempo.

44.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

44.2.1 Las clasificaciones a ser publicadas serán las siguientes:

- Clasificaciones no Oficiales: clasificaciones distribuidas por el organizador durante el rally
- Clasificaciones Parciales no Oficiales: clasificaciones publicadas al final de una etapa antes del reagrupamiento nocturno.
- Clasificación Final Provisoria: clasificación publicada por el organizador al final del rally sujeta a verificaciones técnicas.
- Clasificación Final Oficial: clasificación aprobada por los comisarios.

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

44.3 EMPATE EN UN RALLY DEL CAMPEONATO

En caso de empate en una etapa o en la carrera, 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.

44.4 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.

45 PROTESTAS Y APELACIONES

45.1 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.

45.2 ARANCELES POR FORMULAR UNA PROTESTA

El arancel para formular una protesta es de \$ 12500

45.3 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 o definido por los comisarios según la apreciación del Delegado Técnico.

45.4 GASTOS

45.4.1 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.

45.4.2 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.

45.5 APELACIONES

El Arancel para apelaciones ante la CDA del ACA es de \$ 12500

El Arancel Internacional de Apelación será publicado por la FIA anualmente

46 PREMIACIÓN DEL RALLY

46.1 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.

46.2 PREMIACIÓN

Los premios para los competidores / tripulaciones serán entregados sobre un podio montado al estilo olímpico a los tres primeros clasificados en cada clase. .

El paso por la rampa final se hará de la siguiente manera: en primer lugar con la Clase Maxi Rally en orden inverso y se procederá a la premiación en podio de las tres primeras tripulaciones. En segundo lugar lo hará la Clase RC2N, luego la Clase Junior y posteriormente la Clase RC5, todas en orden inverso y premiando a las tres primeras tripulaciones clasificadas.

Posteriormente quedará a criterio del organizador la premiación de las categorías regionales, si las hubiera.

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 mencionarse en el Reglamento Particular.

46.3 DEBERES Y OBLIGACIONES

Los equipos y/o tripulaciones tienen la obligación de concurrir a la ceremonia de premiación, con su vestimenta reglamentaria y uso de gorra definida por el promotor, durante todo el transcurso de la misma.

La sanción por incumplimiento con el presente será notificada al Colegio de Comisarios quienes tendrán la facultad de imponer una sanción económica o definir una penalidad a ser aplicada en la próxima competencia en que participe.

47 PREMIACIÓN ANUAL

47.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA

Cualquier piloto o copiloto que obtenga el título de Campeón Argentino deberá estar presente en las ceremonias anuales de premiación programadas por la CDA del ACA y por ACRA.

47.2 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

48 REABASTECIMIENTO Y PROCEDIMIENTOS

48.1 UBICACIÓN

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

48.1.2 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 otro lugares indicados en el libro de ruta

48.1.3 Cualquier zona de reabastecimiento debe figurar en el itinerario del rally y en el libro de ruta.

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

48.1.5 La presencia de bomberos y apropiadas medidas de seguridad deben ser previstas por el organizador en cualquier punto de reabastecimiento

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

48.1.7 El personal del proveedor debe vestir ropa que le asegure una protección adecuada contra el fuego

48.1.8 El proveedor de combustible es responsable de proteger el piso con una alfombra ambiental que debe estar compuesta de una parte superior absorbente y una parte inferior impermeable

48.2 PROCEDIMIENTO EN LAS ZR

48.2.1 Solamente se permiten las acciones que se producen dentro de la ZR directamente involucradas en el reabastecimiento de vehículos en competencia.

48.2.2 Esta operación será realizada por las personas dispuestas para esa tarea en presencia de la tripulación.

48.2.3 En todas las ZR se aplicará el límite de velocidad de 5 kph

48.2.4 Las responsabilidades sobre los reabastecimientos, son propias de la tripulación.

48.2.5 Los motores se deberán apagar durante la operación de reabastecimiento

48.2.6 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.

48.2.7 La presencia de personal del equipo del auto que es reabastecido en esa zona, será considerada como "asistencia prohibida"

NEUMÁTICOS Y RUEDAS

49 GENERALIDADES

49.1 PROVISIÓN

Los neumáticos a utilizar en todas las categorías que participan en las pruebas del Campeonato

Argentino de Rally serán provistos en forma exclusiva por la Asociación Civil Rally Argentino o quien ellos (ACRA) definan, salvo las especificadas en el art. 49.12

En cada prueba, ACRA informará a las autoridades, las características de las cubiertas a utilizar en cada clase.

49.2 CANTIDAD DE CUBIERTAS AUTORIZADAS

En la clase Maxi Rally Turbo y Maxi Rally será definida mediante Boletín emanado por los Comisarios, 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.

Del total de neumáticos se podrá declarar una cantidad de estos para la Primera Etapa y los restantes se podrán declarar al inicio de la Segunda Etapa. Siempre se mantendrá la cantidad de neumáticos obligatorios sobre el vehículo de competición

49.3 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.

49.4 NEUMÁTICOS CON DIBUJO

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

49.5 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.

49.6 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.

Se puede establecer una zona de control de marcas de neumáticos en la entrada a los parques de asistencia autorizados y las zonas de asistencia remota.

49.7 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.

49.8 DEMORAS EN LAS LARGADAS

El ajuste de la presión de los neumáticos es permitido cuando:

- La largada de una Prueba Especial es demorada por más de 10 minutos.
- En reagrupamientos de más de 10 minutos de duración cuando éste es seguido de una Prueba Especial o Súper Especial

49.9 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 boletín del mismo

Cuando sea permitido el tratamiento de los neumáticos, la cantidad de esas cubiertas no será considerada dentro de la cantidad total de cubiertas autorizadas (Art. 50.2) para el total del rally. Los trabajos de modificación solo podrán llevarse a cabo en el Parque de Asistencia.

49.10 NEUMÁTICOS CON CLAVOS

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

49.11 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.

49.12 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

50 COMPONENTES MECÁNICOS

50.1 CAMBIO DE MOTOR

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

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

50.1.3 Las tripulaciones que abandonen durante la etapa 1 y presenten su intención de participar de la etapa 2, pueden proceder al cambio de motor, sin penalización

50.2 TURBOCOMPRESOR

50.2.1 El turbocompresor y el compresor serán de aquí en más el "compresor".

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

50.2.3 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

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

50.2.5 Todos los compresores usados deberán permanecer sellados hasta el final del rally para que los Comisarios Técnicos puedan comprobar su conformidad.

50.3 TRANSMISIONES

50.3.1 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).

50.3.2 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.

50.3.3 El marcado / sellado se lleva a cabo de tal manera que permita a los competidores reemplazar el embrague y los accesorios asociados.

50.3.4 Todos los componentes se identificarán con precintos cuyos números serán registrados.

50.3.5 Todos los marcados / precintados se efectuarán de acuerdo con los detalles publicados por la CDA para los distintos modelos de auto.

50.3.6 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.

50.3.7 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.

50.3.8 El marcado/precintado deberá permanecer intacto a partir de la verificación técnica inicial y hasta el final del 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.

51 REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO

51.1 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.

51.2 CAMARAS A BORDO

51.2.1 La instalación de una cámara de grabación digital a bordo orientada a poder observar el recorrido hecho por el participante, es obligatoria.

La toma de imágenes debe estar enfocada hacia la parte delantera del auto, debiéndose observar el camino a recorrer y parte del capot del auto

51.2.2 Cuando se recorra una Prueba Especial, la cámara debe estar encendida y grabando en todo momento, desde la presentación del vehículo en el CH, punto de largada y hasta la pancarta de tres rayas oblicuas que señalan la finalización del sector de control luego del punto stop.

Es responsabilidad de la tripulación el correcto funcionamiento de la cámara y la dirección y enfoque de las imágenes grabadas

51.2.3 Si antes del inicio de un tramo cronometrado, la tripulación comprueba que su cámara presenta dificultades de grabado, debe informarlo a las autoridades en el control horario correspondiente a ese tramo.

51.2.4 La cámara puede ser requerida por las autoridades de la prueba en cualquier momento a efectos de las comprobaciones que consideren convenientes.

51.2.5 Las penalizaciones por no cumplir este requisito o el no funcionamiento de la cámara en una competencia sin previo aviso, será penalizado como se detalla a continuación:

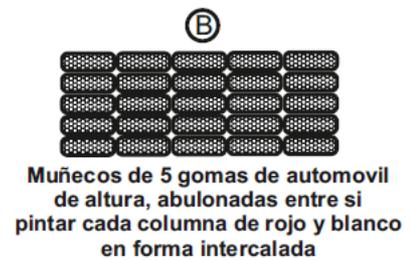
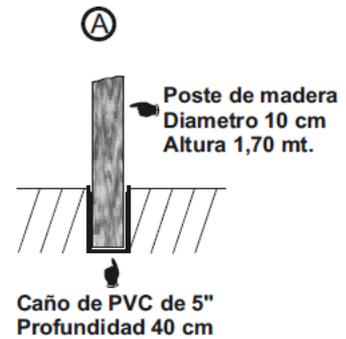
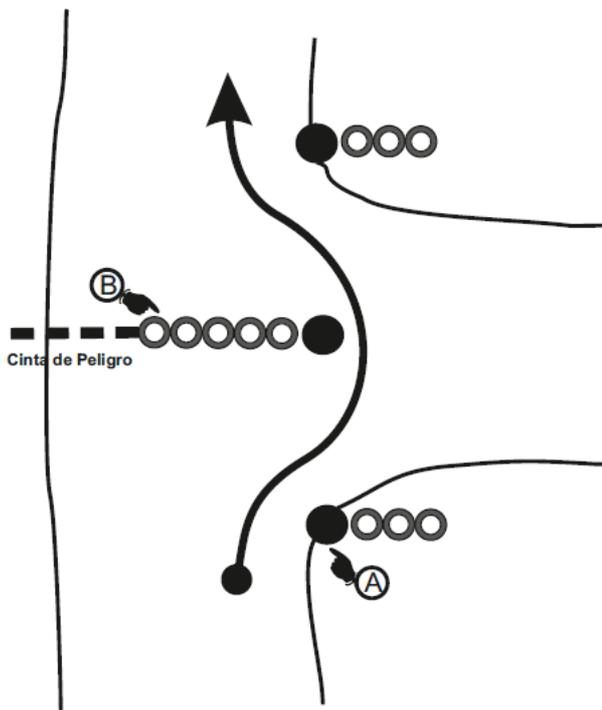
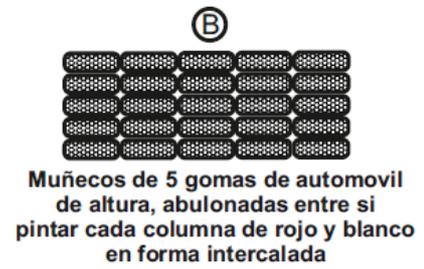
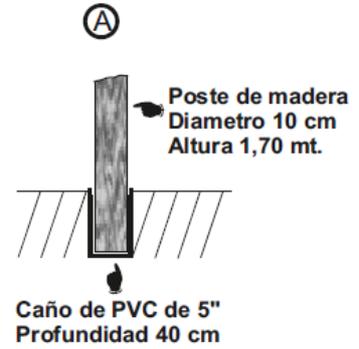
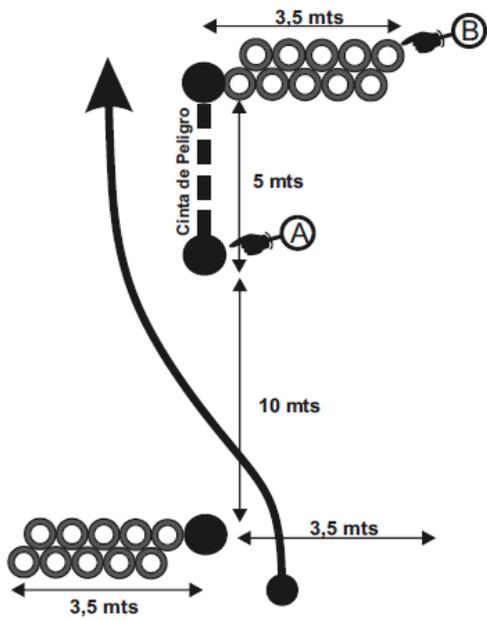
- Primera oportunidad: un (1) minuto
- Segunda oportunidad: diez (10) minutos
- Tercera oportunidad: removido de la clasificación

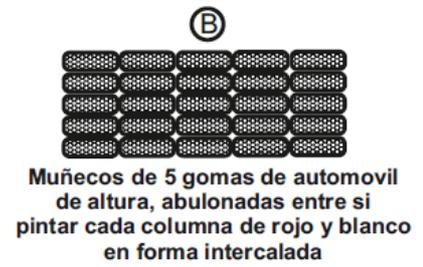
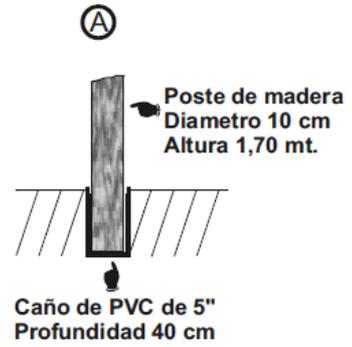
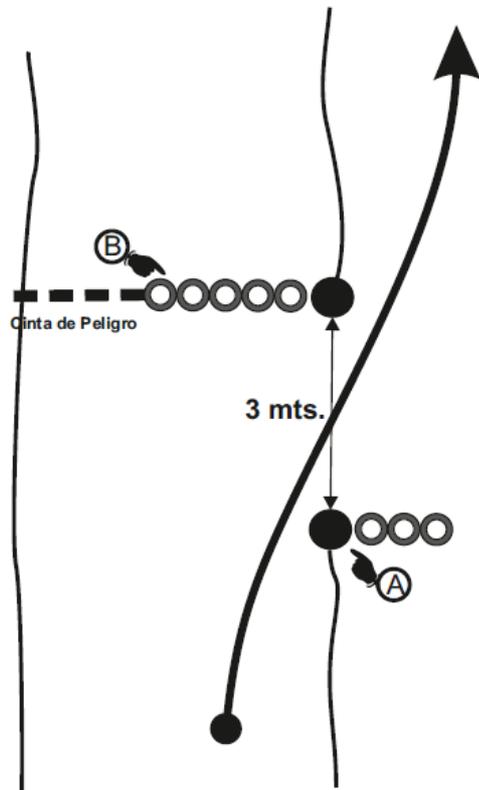
ANEXO 1 – REQUERIMIENTOS ORGANIZATIVOS

La C.D.A. establece para la organización de competencias validas para el Campeonato 2017 del Rally Argentino las siguientes normativas:

1. Para todas las índoles organizativas el plazo de una competencia inicia desde las 0 hs del día establecido para el inicio de las verificaciones hasta que se emita la Clasificación Oficial definitiva de la Carrera. Si esto ocurriese el mismo día de finalizada la competencia el plazo se extenderá hasta las 0 hs del día posterior. Todas las facilidades y comodidades requeridas por las Autoridades de Fiscalización deben prestarse por el término completo de este plazo.
2. La organización dispondrá de 2 espacios adecuados para la Dirección de la Prueba y la sala de Comisarios, los mismos deberán estar a una distancia prudencial entre ellos, contar con todos los servicios necesarios (electricidad, iluminación, seguridad, internet, superficie no menor a 10 metros cuadrados y mobiliario adecuado); estos espacios deben ser exclusivos para dicha función.
3. Los autos oficiales 0 – 00 – 000 deberán contar con cámaras a bordo que registren su paso por las Pruebas Especiales, todas las filmaciones deberán ser entregadas al Director de la Prueba luego de cada sección para que queden a disposición de los Comisarios para su consulta.
4. La organización proveerá a los comisarios, para el normal desempeño de sus funciones, de 3 autos debidamente identificados con las palabras FISCALIZACION y CDA. Al menos 1 de estos deberá ser un vehículo adecuado para circular por caminos montañosos con todas las características de estos. Se instalará en estos autos equipos de comunicación VHF adecuados en potencia para la constante comunicación de los Comisarios con el Director de Carrera.
5. Para el Reconocimiento de Caminos por parte de las tripulaciones se dispondrán controles en cada prueba especial en la entrada a la misma, en un punto ubicado en la mitad del recorrido establecido y a la salida de esta. En el Libro de Ruta se establecerán 6 espacios de sellado por cada P.E. De no contar una Prueba con estos controles se podrá suspender el ingreso para su reconocimiento hasta tanto se instalen los mismos.
6. Se entregará a cada Autoridad Deportiva de la competencia un Libro de Ruta similar al recibido por las tripulaciones participantes.
7. Se enviarán todos los documentos oficiales de la carrera al mail oficial de la C.D.A.: cda@aca.org.ar ninguna notificación será válida si no se remite a este destinatario, además se podrá repetir el envío a los mail personales de cada Comisario o Autoridad CDA.
8. Las respuestas válidas o notificaciones autorizadas solo serán las remitidas desde el mail oficial de la C.D.A.
9. Todos los documentos oficiales deberán respetar los formatos establecidos y serán firmados por las autoridades que correspondan para su autorización, ninguna autoridad podrá tomar una determinación que requiera el previo consentimiento o aprobación de otra.
10. Los Boletines deberán respetar el formato de hoja A4 de color amarillo y se adjuntarán junto a una planilla de tripulaciones las cuales deberán firmar dicho documento en consentimiento de recepción del mismo.

ANEXO 2 - CHICANAS





ANEXO 3 - CONTROLES

TIPO DE CONTROL	ZONA DE CONTROL Diámetro de los Signos 70 cm		
	Dirección		
	SIGNOS AMARILLOS ENTRADA ÁREA DE CONTROL	SIGNOS ROJOS DETENERSE OBLIGATORIO	SIGNOS BEIGE FIN ÁREA DE CONTROL
CONTROL DE PASO	← 25 mts.	← 25 mts.	→
CONTROL HORARIO	← 25 mts.	← 25 mts.	→
C.H. ENTRADA ASISTENCIA	← 5 mts.	← 5 mts.	→
C.H. SALIDA ASISTENCIA	← 5 mts.	← 5 mts.	→
LARGADA DE PRUEBA ESPECIAL	← 25 mts.	↔ 50 a 200 mts.	→ 25 mts.
LLEGADA DE PRUEBA ESPECIAL	← 100 mts.	↔ 100 a 300 mts.	→ 25 mts.
OTROS SIGNOS DE PANCARTAS FIA			
	SIGNOS BLANCOS FONDO AMARILLO	SIGNOS BLANCOS O AZULES FONDO AZUL O BLANCO	
CONTROL DE NEUMATICOS			
REAPROVISIONAM. COMBUSTIBLE			
PUNTO DE RADIO	← 100 mts.	← 100 mts.	
ASISTENCIA MEDICA	← 100 mts.	← 100 mts.	

ANEXO 4 - SEGURIDAD

Lo siguiente es un extracto del Anexo H (Recomendaciones para la supervisión de la ruta y servicios de emergencia) del **Código Deportivo Internacional de la FIA**, como una guía para el beneficio de los organizadores del rally. El texto completo puede ser visto en el Anexo H del C.D.I.

ARTÍCULO 5 DEL ANEXO H: RALLIES (1ª CATEGORÍA)

CONTENIDOS

- 5.1 GENERAL
- 5.2 PLAN DE SEGURIDAD Y OBLIGACIONES ADMINISTRATIVAS
- 5.3 DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS DEL SERVICIO MÉDICO Y DE RESCATE
- 5.4 SEGURIDAD DEL PÚBLICO
- 5.5 SEGURIDAD DE LAS TRIPULACIONES PARTICIPANTES
- 5.6 INFORME DE ACCIDENTE

5.1 GENERAL

Las siguientes recomendaciones deben ser respetadas, pero no es necesario incluirlas en el Reglamento Particular del rally.

Cada organizador tiene permitido introducir elementos adicionales con vistas a mejorar la seguridad del público y de las tripulaciones.

El director de la prueba será en última instancia responsable de la aplicación de estas recomendaciones.

5.2 PLAN DE SEGURIDAD Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

5.2.1 Se debe confeccionar un plan de seguridad e incluir:

La ubicación de los Cuarteles Generales del Rally (Dirección del Rally);

Los nombres de todas las personas a cargo:

- Director de la prueba,
- Directores de la prueba adjuntos,
- Encargado médico
- Oficiales Encargados de seguridad,
- Oficiales de seguridad en cada prueba especial.

Las direcciones y números de teléfono de los distintos servicios de seguridad:

- Policía,
- Hospitales,
- Servicios de emergencias médicas,
- Servicios de bomberos,

El recorrido completo con los tramos de enlace detallados.

El plan de seguridad para cada prueba especial que debe enumerar todos los oficiales clave, servicios de emergencia para ese tramo, números de teléfono, etc., además de un mapa detallado de la prueba especial.

Los organizadores y el director de la prueba deben prever una ruta alternativa para cada prueba especial, para ser usada en caso de cancelación

5.2.2 El plan de seguridad menciona específicamente temas que se puedan presentar en las siguientes áreas:

- Seguridad del público,
- Seguridad de las tripulaciones en competición,
- Seguridad de los oficiales del evento

Se debe incluir :

- datos del lugar de emplazamiento de los servicios de rescate,
- instrucciones para una intervención,
- rutas de evacuación,
- los hospitales que han sido contactados y los que serán utilizados en el caso de una emergencia.

5.2.3 En el caso de un accidente masivo o repetido que exceda las capacidades del servicio médico en el sitio, se debe tomar contacto de antemano con la persona a cargo del plan de emergencias.

Los hospitales seleccionados deben ser contactados por escrito, al menos 15 días antes del rally, solicitando que los servicios de emergencia se encuentren en guardia.

5.2.4 Encargado de Seguridad del Evento

Un encargado de seguridad será designado en el reglamento del rally. Él pertenecerá al comité de organización y participará del diseño del plan de seguridad.

Durante el rally él estará en permanente comunicación con la dirección del rally, el encargado médico y con la largada de cada prueba especial (por teléfono o radio).

Él será responsable de la implementación y el cumplimiento del plan de seguridad.

5.2.5 Encargado de Seguridad de una Prueba Especial

Cada prueba especial tendrá un oficial de seguridad que asistirá al encargado de seguridad del evento.

El oficial de seguridad de una prueba especial debe asegurarse de que una prueba especial sea inspeccionada y certificada en conformidad con el plan de seguridad previo al paso del auto 0.

5.2.6 Oficiales y oficiales deportivos

Los organizadores deben asegurarse de que, al desempeñar sus tareas, los oficiales no necesiten exponerse a peligros.

Es responsabilidad del organizador asegurarse de que los oficiales sean entrenados apropiadamente en esta tarea.

El personal debe usar chalecos identificatorios. Los colores recomendados son:

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------------|
| • Oficial deportivo de Seguridad | Naranja |
| • Oficial de Seguridad | Naranja con una franja blanca y texto |
| • Jefe de Puesto | Azul con franja blanca y texto |
| • Prensa | Verde |
| • Oficial de tramo | Rojo con texto |
| • CRO | Campera o chaleco rojo |
| • Doctor | Blanco |
| • Radio | Amarillo con marca azul |
| • Verificador técnico | Negro |

5.3 DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS DEL SERVICIO MÉDICO Y DE RESCATE

5.3.1 General

Los servicios médicos y de rescate provistos deben cumplir con las prescripciones contenidas en este capítulo. Estos además deben cumplir los requerimientos legales en vigencia.

En el caso de todo evento internacional, la FIA tiene el poder de controlar la organización de los servicios médicos en cualquier momento.

5.3.2 Personal

En la Dirección de la Prueba:

- Un Encargado Médico o su asistente:

Ambos deben estar aprobados por la ADN y estar ubicados bajo la autoridad del director de la prueba. Sus nombres deben figurar en el reglamento particular del evento.

El encargado médico es responsable del reclutamiento, implementación, funcionamiento y desarrollo de los servicios de rescate y evacuación. Consecuentemente, todo el personal médico y paramédico, incluyendo aquellos reclutados directamente o indirectamente por la ADN, están sujetos a sus decisiones.

Él tiene que recorrer las pruebas especiales con bastante anterioridad al rally, con el Encargado de Seguridad y/o el Director de la Prueba, en un auto similar al auto de intervención médica para establecer la correcta posición para la largada y puntos intermedios, y para asegurar que todos los servicios médicos y de seguridad estén correctamente posicionados conforme al reglamento.

Él tiene que confirmar la viabilidad y calidad de las ambulancias, el helicóptero médico y los vehículos de bomberos.

Él tiene que controlar meticulosamente que el equipamiento y provisiones en los autos médicos y de rescate estén en perfecto funcionamiento.

Él tiene que controlar que ninguna de las drogas haya pasado su fecha de vencimiento.

Él es responsable por la capacidad y calidad de los hospitales designados para cubrir el rally. Él por lo tanto tiene que elegir no más de uno o dos hospitales, si es posible, que serían usados para pilotos y copilotos. Estos hospitales pueden recibir aprobación FIA y ser un punto de referencia para futuros eventos nacionales,

regionales y FIA.

Durante el evento:

Cada noche él tendrá que examinar a todos los pilotos y copilotos que hayan tenido un accidente durante el día, incluso si no fue necesaria ninguna intervención médica, para asegurarse de que puedan largar el día siguiente (como lo hace el Delegado Técnico para los autos para que puedan correr en Super Rally).

Después del evento:

Durante las dos semanas posteriores al rally, el Encargado Médico tiene que enviar a la FIA, dirigido al Delegado Médico y la Comisión Médica, un informe sobre todas las intervenciones médicas a pilotos, oficiales y espectadores. Este informe tiene que explicar las circunstancias del incidente o accidente, el horario de las intervenciones, el estado médico inicial, el tratamiento y el seguimiento médico.

Para vehículos de intervención médica y unidades de tratamiento/resucitación:

- **Médicos, calificados en resucitación** y experimentados en tratamiento pre-hospitalario de víctimas de accidentes;
- **Paramédicos**, cuya calificación para resucitación cardiovascular y respiratoria y la práctica de intubación esté probada por un diploma oficial otorgado en el país en el cual ellos practican (ellos pueden reemplazar los médicos en los puntos intermedios de las pruebas especiales, y sólo en esos puntos, siempre y cuando todo herido sea examinado por un médico calificado en resucitación antes de ser derivado a un hospital);
- **Choferes**, quienes pueden ser miembros de estos equipos;
- Personal entrenado en extracción de víctimas.

5.3.3 Vehículos de intervención

Su misión es proporcionar a la escena del accidente:

- Por un lado, el rescate médico apropiado;
- Por otro lado, el equipo técnico necesario.

Se recomiendan dos soluciones:

a) Dos vehículos separados, uno para el equipo “médico”, y uno para el equipo “técnico”.

El vehículo de intervención médica transportando:

- Un equipo médico en conformidad con el Artículo 5.3.2.
- Equipamiento médico en conformidad con el Suplemento 3.

El vehículo de intervención técnica transportando:

- Un equipo técnico entrenado en procedimientos y técnicas para la extracción de víctimas con equipamiento en conformidad con el Suplemento 3:
- Dos matafuegos de 4kg con un operador entrenado,
- Equipamiento de comunicación adecuado para mantener contacto con los Cuarteles Generales del Rally,
- Una sirena de alerta,
- Identificación adecuada.
- Un kit de equipamiento básico de rescate especificado por el encargado médico en colaboración con el jefe de comisarios técnicos, basado en los Suplementos 7 (extracción) y 3 (rescate);

b) Un vehículo mixto, combinando “técnico” y “médico”.

Éste lleva a bordo:

- Todo el equipamiento previsto para la intervención técnica;
- el personal médico (al menos 3 personas entrenadas en extracción y en el manejo del equipamiento técnico) y equipamiento previsto para la intervención médica.

Una camilla debe ser llevada a bordo al menos en uno de los vehículos mencionados arriba.

Los vehículos deben ser apropiados para el terreno y capaces de moverse rápidamente en la prueba especial. La cantidad de vehículos es determinada de acuerdo a la naturaleza, largo y dificultad de la prueba especial en cuestión.

Para los vehículos de intervención, se puede recomendar una jaula antivuelco de acuerdo a la naturaleza del terreno, y a todos los miembros del equipo se les aconseja además usar un casco.

En todos los casos, el médico de resucitación ubicado en la largada de la prueba especial (o, en un punto intermedio, el paramédico calificado en resucitación) debería ser el primero en llegar a la escena del accidente.

5.3.4 Ambulancia equipada para resucitación

Ambulancia equipada para tratamiento de afecciones vitales, ya sean neurológicas, respiratorias o circulatorias. La tripulación comprende un piloto, un médico calificado en resucitación y/o un paramédico que puede ser el conductor.

5.3.5 Unidad de Tratamiento/Resucitación

Medidas particulares para el WRC (recomendado en otros casos)

Una unidad de resucitación en forma de una construcción temporaria o permanente, designada para ser usada en el parque de servicio y equipada de acuerdo con el Suplemento 4; dos camas son necesarias y suficientes. Debería ser adecuado para brindar cuidado inmediato a pacientes críticamente enfermos o heridos. También tiene que ser capaz de brindar cuidados para problemas médicos generales.

Un doctor competente en resucitación y experimentado en tratamientos pre-hospitalarios de víctimas de accidentes será asignado para cada unidad.

5.3.6 Ambulancia de evacuación

Una ambulancia estándar, que cumpla con los reglamentos del país en cuestión, para transportar heridos, con o sin un médico a bordo. Cuando la condición del herido que se está trasladando requiera resucitación, la presencia de un médico calificado en resucitación sería necesaria.

5.3.7 Helicóptero Médico equipado

Cuando esté previsto, este debería cumplir los requerimientos especificados por las autoridades de aviación del país en cuestión y estar equipado con una camilla fija.

Por equipamiento médico, ver el Suplemento 5.

En todos los casos, el médico que interviene en la evacuación debería estar capacitado en resucitación. Él puede ser asistido por un paramédico competente.

Donde aplique, el helicóptero debe estar equipado para misiones en terreno montañoso.

Éste debería estar reservado exclusivamente para el rally durante toda la duración del evento.

Se les pide a los organizadores prestar especial atención a los lineamientos de la FIA: "La organización de los helicópteros para seguridad en los vuelos" y al Artículo 5.5.3 d) más abajo.

5.3.8 Medios de Comunicación

El encargado médico tiene que poder comunicarse con todos los miembros de su equipo, ya sea a través de la red de radio general o de un canal de red de radio dedicado.

5.4 SEGURIDAD DEL PÚBLICO

Una de las principales prioridades del plan de seguridad es garantizar la seguridad del público en general, incluyendo a los espectadores.

Con la posible excepción del 5.4.1, las siguientes medidas no exhaustivas deben ser aplicadas para todos los rallies internacionales de la 1º categoría.

5.4.1 Video Educativo (recomendado para todos los eventos)

- De 30 segundos de duración,
- Con comentarios de un piloto o pilotos líderes, en el/los idioma/s oficial/es del país del evento
- No deberá mostrar accidentes,
- Deberá ser transmitido repetidas veces.

5.4.2 Control de Espectadores

a) Se deben tomar medidas, como describe el Artículo 5.4.5 para advertir a los espectadores y, donde sea necesario, asegurar que todo el que se encuentre en lugares peligrosos sea retirado de esas áreas.

b) Todas las áreas peligrosas deben estar identificadas en el plan de seguridad. Los organizadores, con la asistencia de las autoridades de orden público donde fuera necesario, deben identificar y delimitar las zonas de peligro en conformidad con el plan de seguridad, mucho antes de la llegada del público.

c) El director de la prueba debe tener en cuenta las recomendaciones del encargado de seguridad así como de las tripulaciones de los autos cero (y de los Delegados de Seguridad y Médico de la FIA si estuvieran presentes) de manera de garantizar que una prueba especial sea cancelada de existir condiciones peligrosas.

d) Cuando se esperan grandes cantidades de espectadores para una prueba especial o una prueba súper especial, estos deben estar protegidos por un equipamiento de seguridad especial tal como paredes de neumáticos, muros de fardos de paja, etc.

e) Se deberá impedir el movimiento del público por la ruta de una prueba especial mientras la prueba esté

abierta para la competencia (luego del auto 0 y antes del auto de barrido).

- f) Instrucciones de seguridad deben ser distribuidas al público a lo largo de la prueba especial y además en todos los puntos de acceso.
- g) Una cantidad suficiente de oficiales deportivos o autoridades de orden público (policía, militares, etc.) deberán estar presentes para garantizar la seguridad pública durante las pruebas especiales.
- h) Los oficiales deportivos deben usar una campera claramente identificable como se recomienda en el Artículo 5.2.6.

i) Las pruebas especiales deben estar situadas y programadas para permitir el movimiento seguro de espectadores entre ellas.

5.4.3 Reabastecimiento y Asistencia

Donde se lleven a cabo el reabastecimiento y asistencia, los Organizadores deberán asegurarse de que sean tomadas las precauciones adecuadas para mantener al público a una distancia prudencial de las actividades potencialmente peligrosas.

5.4.4 Autos Cero y Autos de Barrido

a) Los autos cero del organizador deben tener un panel de 36cm x 50cms sobre el capó y en ambas puertas delanteras mostrando la palabra "SEGURIDAD" (o SAFETY) con un número 000, 00 o 0.

b) Cada auto cero deberá estar equipado con luces de advertencia en el techo, y una sirena.

c) Los autos cero no deben ser manejados por ningún piloto de prioridad FIA (1º / 2º o A/B), o por un piloto que haya abandonado el rally.

d) Los pilotos y copilotos de los Autos Cero deberán tener experiencia considerable en rally permitiéndoles manejar en completa seguridad a velocidades moderadas y deberán poder dar al director de la prueba información completa y comentarios respecto a las condiciones a lo largo de la ruta. Los autos Cero deben también controlar los relojes y la familiaridad de los oficiales deportivos con los procedimientos relativos a los carnets horarios.

e) Un auto de la prueba ("Auto de Barrido") debe recorrer cada prueba especial luego del último competidor. Estos autos deberán llevar un panel de 36cm x 50cm en el capó y en las dos puertas delanteras mostrando una bandera a cuadros.

5.4.5 Información

La información dirigida principalmente al público será publicada por distintos medios;

- Medios escritos, orales y televisivos
- Posters
- Distribución de folletos
- Paso por la ruta de un vehículo (auto de información de la prueba) equipado con alto-parlantes para informar a los espectadores (se recomienda 45 minutos a una hora antes de la largada del primer auto). El auto puede ser reemplazado por un helicóptero equipado con alto-parlantes. Esta operación puede ser repetida varias veces de ser necesario.

5.4.6 Servicios Médicos

Los servicios médicos para el público son necesarios cuando hay recintos manejados por el organizador. Incluso si el servicio médico dirigido al público es organizado por un organismo diferente, éste permanece bajo la supervisión del encargado médico.

5.5 SEGURIDAD DE LAS TRIPULACIONES PARTICIPANTES

5.5.1 Distribución de los servicios de seguridad

a) En la largada de cada prueba especial (incluyendo el shakedown donde se aplique):

- Uno o más vehículos de intervención médica deben, en cada puesto, estar estacionados cerca de los vehículos de intervención técnica (liberación, bomberos, etc.);
- Una ambulancia equipada para resucitación,
- Posiblemente una ambulancia para evacuación,
- Un médico capacitado en resucitación, experimentado en tratamiento pre-hospitalario de víctimas de accidente y entrenado en extracción,
- Uno o incluso dos paramédico/s entrenado en extracción,
- Dos matafuegos de 4kg con un operador entrenado,
- Equipo de comunicación adecuada para mantener contacto con los Cuarteles Generales.

Estos vehículos deben estar estacionados luego del punto de largada, a la vista de y a una distancia máxima de 150 metros del mismo. El punto de largada en sí mismo debe ser modificado si fuera necesario para permitir el

correcto posicionamiento de estos vehículos.

b) En los puntos intermedios sobre la ruta (ver más abajo):

- Uno o más vehículos de intervención médica,
- Una ambulancia para evacuación,
- Un médico capacitado en resucitación y entrenado en extracción, o posiblemente 1 paramédico especializado en resucitación y entrenado en extracción,
- Equipamiento de comunicación adecuado para mantener contacto con los Cuarteles Generales.

La cantidad de puntos intermedios es determinada por la naturaleza, largo y dificultad de la prueba especial en cuestión. Son necesarios en todos los casos en que el largo del tramo sea mayor o igual a 15 km, y la distancia entre dos puntos médicos nunca debe exceder ese límite. Estos deben estar asociados siempre con un puesto de radio.

La cantidad y posicionamiento de los puntos intermedios deberían ser establecidos sobre las bases del tiempo recomendado que lleva manejar desde la largada del tramo hasta el primer punto y entre todos los puntos consecutivos siguientes y entre el último punto y la llegada, el cual no debería ser más de 10 minutos en los vehículos de intervención usados para el rally.

Además, si la naturaleza del suelo, las condiciones climáticas o alguna circunstancia especial lo requiere, podrá modificarse esta distancia, ante la propuesta conjunta del Encargado Médico, y el Encargado de Seguridad (el Delegado Médico FIA y el Delegado de Seguridad FIA, en el caso de rallies del Campeonato del Mundo FIA), al aprobar el plan de seguridad.

Tanto en los puntos de largada como en los puntos intermedios, los vehículos de intervención deben tener acceso directo hacia la ruta de la prueba especial y deben estar posicionados en una zona segura.

c) En el punto de stop de cada prueba especial:

- Dos (mínimo) matafuegos de 10kg. con operador(es)

d) En el parque de servicio (obligatorio para los eventos WRC) o en una ubicación central a menos de 15 km por ruta desde las pruebas especiales en cuestión:

- Un vehículo de reparación;
- Equipamiento de comunicación adecuado para mantener contacto con los Cuarteles Generales del Rally,
- Una unidad de tratamiento/resucitación en conformidad con el Artículo 5.3.5;
- Una ambulancia de evacuación.

Ninguna prueba especial del rally puede largar o reanudarse luego de una interrupción a menos que el servicio médico inicial esté presente. Deben preverse reemplazos.

5.5.2 Despacho del servicio de rescate

5.5.2.1 Todas las operaciones de rescate que requieran el envío de un vehículo médico son iniciadas por el director de la prueba en consulta con el encargado médico e informando al director del tramo. Toda evacuación por tierra o aire a los hospitales seleccionados deben ser llevadas a cabo utilizando las rutas determinadas con anticipación (ver Artículos 5.2.2 y 5.5.3a).

5.5.2.2 En la escena de un accidente, la organización y dirección de la intervención médica son llevadas a cabo sólo por el médico del vehículo de intervención en cuestión (posiblemente el paramédico calificado en el caso de un vehículo de un punto intermedio). El personal médico debe estar familiarizado y entrenado respecto al correcto uso del equipamiento cargado a bordo del vehículo de intervención médica, así como en la extracción de víctimas.

5.5.3 Evacuación

- a) Se deben planear rutas de evacuación para cada prueba especial y deben estar claramente consignadas en el plan de seguridad (mediante un mapa o diagrama).
- b) Los servicios de emergencia de todos los hospitales cercanos a la ruta deben estar en alerta (ver 5.2 más arriba).
- c) Sea que la evacuación es llevada a cabo por ruta o por aire, todo herido de gravedad cuya condición requiera cuidados intensivos debe ser acompañado al hospital por un médico calificado en resucitación.
- d) Si se prevé una evacuación por helicóptero, las siguientes condiciones deben ser respetadas:
 - cuando las condiciones climáticas impidan el uso de un helicóptero, ante una decisión conjunta del Director de la Prueba y el Delegado de Seguridad, se podrá posponer o cancelar una prueba especial si el tiempo de traslado en ambulancia hacia el hospital seleccionado es mayor al considerado apropiado por el responsable de sanidad.
 - la presencia de un helicóptero no quita la obligación de planear una evacuación por tierra, para un herido que

necesite cuidados intensivos durante el traslado, con la presencia de un médico calificado en resucitación, posiblemente asistido por un paramédico capacitado.
Ver además el Artículo 5.3.7.

5.5.4 Supervisión de la ruta y señalización

5.5.4.1 Mercado de las Pruebas Especiales

Las rutas y caminos de acceso hacia pruebas especiales deben estar cerradas al tráfico. Esto debe realizarse de la siguiente manera:

- a) Rutas principales o rutas de paso, o cualquier ruta donde se pueda esperar tráfico, debe ser bloqueada y controlada por un oficial, policía u otra autoridad.
- b) Rutas cortas sin salida (por ej. hacia granjas, etc.) deben ser bloqueadas o encintadas, con un aviso adherido a la barrera o cinta advirtiendo el desarrollo del evento y el peligro del ingreso.

Debe ser responsabilidad de los autos cero el controlar que los métodos de clausura apropiados estén en su lugar y avisar inmediatamente a los Cuarteles Generales (Dirección del rally) acerca de cualquier omisión, para ser rectificadas previamente al comienzo de la prueba especial.

5.5.4.2 Se ubicarán puestos de oficiales deportivos a lo largo de la ruta para:

- Mantener al público fuera de las áreas prohibidas por medio de carteles, barreras o sogas, silbato y alto parlantes.
- En la medida de lo posible, advertir a las tripulaciones de cualquier obstrucción en la ruta de la prueba especial.

5.5.4.3 Si se requiere el uso de banderas amarillas, el siguiente procedimiento deberá ser adoptado;

- a) Deberá haber una bandera amarilla disponible en cada puesto de radio de las pruebas especiales (ubicados a intervalos de aproximadamente 5 km).
- b) La bandera amarilla se mostrará a las tripulaciones sólo por orden del director de la prueba y sólo en los puestos de radio.
Las banderas sólo podrán ser desplegadas por un oficial vistiendo una campera distintiva como se recomienda en 5.2.6 más arriba, y sobre la cual esté marcado el símbolo del puesto de radio. El horario en que se muestra la bandera será registrado y notificado a los comisarios por el director de la prueba.
- c) Durante el reconocimiento, una señal que lleve el símbolo especificado en el art. 5.5.4.4 más abajo debe ser mostrada en la ubicación de cada puesto de radio. Esta señal puede ser más pequeña pero debe ser claramente visible para las tripulaciones que realicen el reconocimiento de manera que la ubicación pueda ser anotada en sus notas de ruta.
- d) Al pasar una bandera amarilla desplegada, el piloto deberá disminuir inmediatamente la velocidad, mantener esta velocidad reducida hasta el final de la prueba especial, y seguir las instrucciones de los oficiales o de los conductores de autos de seguridad que encuentre. Se mostrarán banderas en todos los puntos de radio previos al incidente. Cualquier infracción a esta norma implicará una penalización a criterio de los comisarios.
- e) En una prueba especial no está permitido mostrar ninguna otra bandera que no sea la amarilla.
- f) Distintos sistemas de señalización (por ej.: balizas luminosas) pueden ser usados en pruebas súper especiales. Debe incluirse información detallada al respecto en el Reglamento Particular.

5.5.4.4 Una red de radio (dispuesta cada 5 km aproximadamente) única para cada prueba especial, debe ser establecida para permitir el seguimiento de los autos y la supervisión del desarrollo del rally.

Cada puesto de radio deberá ser identificado en el libro de ruta y señalizado con una pancarta de al menos 70 cm de diámetro, con el símbolo de puesto de radio, un rayo negro sobre un fondo azul.

Toda ambulancia dentro de una prueba especial deberá estar ubicada en un puesto de radio. Deberá colocarse una pancarta adicional (cruz verde o roja sobre un fondo azul) ubicada debajo de la pancarta del puesto de radio en este punto.

Además debería haber pancartas de advertencia 100 o 200mts antes de los puestos SOS de radio y médicos, con los mismos diseños que se indicaron más arriba pero sobre un fondo amarillo.

5.5.4.5 El seguimiento de los vehículos en las pruebas especiales tiene que realizarse, ya sea desde los cuarteles generales del rally (dirección de la prueba), o bien por el oficial de seguridad del tramo en la prueba especial. Deberá utilizarse algún tipo de cuadro de seguimiento, ya sea en la prueba especial por el encargado de seguridad de la prueba especial, o bien en los cuarteles generales del rally. Cada organizador debe diseñar, y mostrar en el plan de seguridad, este procedimiento para el seguimiento de vehículos y deberá también enumerar los procedimientos a seguirse en caso de que falte un competidor.

5.5.4.6 En caso de incidentes relacionados con la seguridad y el control de los espectadores, los oficiales deportivos deben cooperar con los servicios públicos como figura en el plan general, informando a la dirección

de la prueba todo incidente o accidente y permitiendo al servicio de seguridad hacer uso de los medios de comunicación en el puesto.

5.5.5 Señales SOS/OK – Seguridad de los competidores

a) Cada auto de la competencia debe llevar un triángulo reflectante rojo el cual, en caso de que el auto se detenga en una prueba especial, deberá ser ubicado por uno de los miembros de la tripulación en una posición visible por lo menos 50 metros detrás del auto a fin de prevenir a los pilotos que le siguen. Toda tripulación que no cumpla con esta norma estará sujeta a penalizaciones a criterio de los Comisarios.

Dicho triángulo deberá colocarse incluso si el auto detenido está fuera del camino.

b) Los libros de ruta deben contener una página que indique el procedimiento en caso de accidentes, el cual deberá incluir instrucciones en caso de un accidente que involucre a un miembro del público.

c) El procedimiento para el despliegue de las señales "SOS" u "OK" por los competidores que hayan tenido un accidente es proporcionado en el reglamento FIA WRC y en el reglamento del Campeonato Regional.

d) Toda tripulación que abandone un rally debe informarlo a los organizadores tan pronto como sea posible, excepto en un caso de fuerza mayor. Toda tripulación que no cumpla esta regla estará sujeta a una penalidad a criterio de los comisarios.

5.6 INFORME DE ACCIDENTE

5.6.1 Accidente que involucre un miembro del público

Si un piloto que participe del rally estuviera involucrado en un accidente en que un miembro del público resulta físicamente herido, el piloto en cuestión deberá informarlo como se especifica en el Libro de ruta.

Las leyes del país en que se desarrolla el evento deberán cumplirse además en lo referido a los procedimientos de accidentes.

5.6.2 Investigación de accidentes

Cualquier accidente que resultara en una fatalidad o heridas graves deberá ser informado a la Autoridad Deportiva Nacional la cual debe informar a la FIA consecuentemente.



**COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
2017**