



COMISIÓN DEPORTIVA AUTOMOVILÍSTICA



**Comisión Deportiva Automovilística
Automóvil Club Argentino**

CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY

REGLAMENTO DEPORTIVO

2025

PRINCIPALES MODIFICACIONES REGLAMENTO DEPORTIVO 2025

ARTICULO	ESTADO	DESCRIPCIÓN
3.1	Agregado	Cantidad de Eventos
3.6	Agregado	Participantes - Licencias
6.1	Modificación	Copa RC2
6.2	Modificación	Copa Hamilton
10.1.1	Modificación	Distancias
10.5.2	Agregado	Chicanas
10.5.11	Agregado	Chicanas
11.1	Agregado	Comisarios
19.1.1	Modificación	Carnet de Control
21.2.5	Agregado	Póliza de Seguro
22.4	Agregado	Tripulaciones
26.1	Modificación	Asignación Números 2025
32.2.3	Aclaratorio	Responsabilidades de las Tripulaciones
32.2.5	Agregado	Responsabilidades de las Tripulaciones
34.1.1	Modificación	Reglas Generales
35.1.1	Modificación	Cantidad de Personas (RECCE)
36.2.5	Modificación	Shakedown
36.3	Agregado	Descargo de Responsabilidad
44.2.12	Aclaratorio	Procedimiento de Control
45.1	Modificación	Atraso Máximo
51.4	Agregado	No cumplir Sección 1 de Día 1 (PSE)
52.1	Agregado	Reconocimiento de Tiempo

CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY 2025

REGLAMENTO DEPORTIVO

Contenido

Art.	Denominación
------	--------------

1	CONDICIONES GENERALES
2	DEFINICIONES
3	REQUISITOS DEL CAMPEONATO
4	CAMPEONATO PARA PILOTOS Y COPILOTOS
5	CAMPEONATO PARA FABRICANTES
6	CAMPEONATOS / COPAS DE APOYO
7	CAMPEONATO JUNIOR
8	EMPATE EN EL CAMPEONATO
9	CRITERIOS PARA PILOTOS PRIORITARIOS
10	CARACTERÍSTICAS DEL EVENTO
11	OFICIALES Y DELEGADOS
12	AUTOS ADMITIDOS
13	NEUMATICOS – GENERALIDADES
14	SUMINISTRO DE NEUMÁTICOS
15	CANTIDAD DE NEUMÁTICOS
16	COMPONENTES MECÁNICOS
17	COMPONENTES MECÁNICOS – CONSTRUCTORES Y EQUIPOS DEL WRC
18	REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO
19	DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS DE LA CDA
20	EMISIÓN DE UNA VISA FIA
21	COBERTURA DE SEGURO
22	PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN
23	FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES
24	ARANCELES DE INSCRIPCIÓN
25	CLASES
26	NUMERACIÓN
27	NÚMEROS DE COMPETENCIA
28	NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO
29	PUBLICIDAD
30	CONTROLES ADMINISTRATIVOS
31	VERIFICACION DE LOS ELEMENTOS DEL RALLY ANTES DEL COMIENZO DE LA COMPETENCIA
32	VERIFICACIONES DURANTE EL RALLY
33	VERIFICACIONES FINALES
34	COMPORTAMIENTO
35	RECONOCIMIENTO
36	REQUISITOS PARA EL SHAKEDOWN
37	PRÁCTICA LIBRE / PRUEBA DE CLASIFICACIÓN
38	ACTIVIDADES DE PROMOCIÓN
39	LARGADA CEREMONIAL

40	LARGADA DEL RALLY
41	ORDEN DE LARGADA E INTERVALOS
42	CONTROLES – GENERALIDADES
43	CONTROLES DE PASO
44	CONTROLES HORARIOS
45	RETRASO MAXIMO PERMITIDO
46	CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO
47	PRUEBAS ESPECIALES – GENERALIDADES
48	LARGADA DE UNA PRUEBA ESPECIAL
49	FINALIZACIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL
50	POWER STAGE
51	CARACTERISTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL
52	INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL
53	SEGURIDAD DEL CONCURSANTE
54	RELARGADA LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1
55	REPARACIONES ANTES DE UNA RELARGADA
56	ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES
57	PARQUES DE ASISTENCIA
58	VACIAMIENTO DEL TANQUE Y/O REABASTECIMIENTO EN EL PARQUE DE SERVICIO
59	TIEMPO FLEXIBLE
60	ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)
61	REABASTECIMIENTO – PROCEDIMIENTOS
62	USO DE COMBUSTIBLE
63	REGLAS DEL PARQUE CERRADO
64	RESULTADOS DEL RALLY
65	PROTESTAS Y APELACIONES
66	ENTREGA DE PREMIOS DE RALLY
67	ENTREGA ANUAL DE PREMIOS DE CDA / ACRA
68	PRUEBAS
69	DECLARACIONES - INCIDENTE

Anexo I	Señales de Control
Anexo II	Documentos Estandard
Anexo III	Guía Básica de Seguridad Para Rallies
Anexo IV	Requerimientos Organizativos

Reglamentaciones Deportivas para el Campeonato Argentino de Rally 2025

PRINCIPIOS GENERALES

1. CONDICIONES GENERALES

La Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino (en adelante la CDA.), 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 (ACRA), la cual puede compartir la organización de cada fecha 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 a los siguientes Campeonatos/Copas:

- . Campeonatos Argentinos de Rally por clases para pilotos
- . Campeonatos Argentinos de Rally por clases para copilotos

ACRA 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), en el Reglamento Particular y demás resoluciones que la CDA pueda dictar.

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 Regional FIA Codelasur, 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.

ACRA presentará el calendario anual de competencias que conforman el Campeonato Argentino a la CDA. La CDA lo revisará y luego de su aprobación será publicado en carácter de oficial.

1.1 APLICACIÓN

1.1.1 Todos los pilotos, competidores y oficiales que participan en los Campeonatos se comprometen, en nombre de ellos, sus empleados y agentes, a observar todas las disposiciones que se complementen o modifiquen del Código, el Reglamento Técnico aplicable, el presente Reglamento Deportivo y las regulaciones de cada rally.

A los efectos del Reglamento Deportivo actual, los promotores del campeonato, los fabricantes de neumáticos, los proveedores de combustible o cualquier proveedor relacionado con automóviles de competencia se consideran participantes en el rally de acuerdo con el Artículo 1.3 del Código Deportivo Internacional, y como tales deben cumplir las obligaciones que se les imponen y acatar las decisiones de la autoridad deportiva.

1.1.2 Solo la CDA podrá conceder excepciones a estas disposiciones

1.1.3 Cualquier solicitud de exención (waiver) de las regulaciones aplicables para los Campeonatos deben presentarse en el formulario provisto por la Comisión de Rally de la CDA para ese propósito. Cualquier artículo en el Reglamento Particular que pueda cambiar algo en las regulaciones sin la exención (waiver) no será considerado.

1.1.4 El Director de la Prueba tendrá la responsabilidad de aplicar estas disposiciones y el Reglamento Particular del rally, antes y durante el transcurso del evento. Deberá informar a los comisarios deportivos sobre cualquier incidente de importancia que haya ocurrido y requiera la aplicación de estas disposiciones o del Reglamento Particular del rally. En los casos específicamente referidos en esos Reglamentos, y según lo considere apropiado, también notificará por escrito cualquier solicitud de este tipo a los competidores involucrados.

1.1.5 Estará prohibido todo lo que no esté expresamente autorizado en este reglamento

1.1.6 Cualquier incumplimiento de estas disposiciones será informado a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer las sanciones previstas en el RDA y en el Código Deportivo Internacional. Cualquier caso no previsto en las disposiciones será estudiado por los Comisarios Deportivos, quienes por sí solos tienen la facultad de tomar decisiones según lo estipula el Código Deportivo Internacional

1.2 INTERPRETACIÓN

En caso de que existiera desacuerdo en torno a la interpretación de las presentes disposiciones, solamente la CDA tendrá la autoridad para decidir. Durante el evento, los Comisarios Deportivos decidirán sobre cualquier disputa.

1.3 FECHA DE APLICACIÓN

Estas disposiciones comenzarán a regir a partir del **1 de enero de 2025.-**

2. DEFINICIONES

2.1 INICIO DEL EVENTO

El evento se inicia a partir del día en que se efectúan los controles administrativos o el reconocimiento (el que se realice en primer lugar). La etapa competitiva del rally se inicia en el primer control horario (CH0).

2.2 BOLETÍN

Documento escrito de carácter oficial destinado a modificar, aclarar o completar el reglamento particular del rally según se detalla en el Anexo II. Un boletín no puede cambiar ni enmendar estas Reglamentaciones. Esto solo puede hacerse mediante la emisión de una exención otorgada por la CDA.

2.3 COMUNICACIÓN

Documento escrito de carácter oficial y de naturaleza informativa que podrá emitir tanto el Director de la Prueba como también los Comisarios Deportivos.

2.4 ÁREAS DE CONTROL

Es el área comprendida entre la primera señal amarilla de advertencia y la señal beige final que posee tres bandas transversales.

2.5 TRIPULACIÓN

La tripulación estará compuesta por dos personas a bordo de cada auto, el piloto y el copiloto. A menos que se indique lo contrario, cualquier miembro de la tripulación podrá conducir durante el rally y cada uno deberá portar una licencia de conducir de su ADN para el año en curso válido para el evento y una licencia de conducir válida. Si no aparece ningún concurrente en la solicitud de inscripción, se considera que el conductor también es el concurrente y debe poseer las dos licencias correspondientes. Cuando compiten fuera de sus países, las tripulaciones deben contratar una póliza de seguro internacional que cubra su repatriación, en caso necesario, en caso de accidente.

2.6 DECISIÓN

Es el documento emitido por el Director de la Prueba o por los Comisarios Deportivos para anunciar los hechos que motivan una indagación, audiencia o investigación.

2.7 CDA

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

2.8 ACRA

Cualquier mención de ACRA se refiere a la Asociación Civil Rally Argentino.

2.9 FINAL DEL EVENTO

El evento finaliza con la publicación de la Clasificación Final. La parte competitiva del rally finaliza cuando se cumple el último control horario.

2.10 ETAPA

Cada parte competitiva del rally, separada por un reagrupamiento (parque cerrado) por la noche. Si se organizan Pruebas Súper Especiales la noche anterior a la Etapa 1, serán consideradas como Sección 1 de la Etapa 1.

2.11 ZONA PARA LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Es la zona establecida para los medios de comunicación antes del control de tiempos a la entrada de los parques de asistencia, parques de servicios remotos o parques de reagrupamiento.

2.12 NEUTRALIZACIÓN

Tiempo durante el cual los organizadores detienen a una tripulación por la razón que sea, y durante el cual se aplican las leyes de parque cerrado.

2.13 NOTIFICACIÓN

Documento oficial escrito emitido y publicado por el Director de la Prueba que informa, según corresponda, a un competidor / competidores de la aplicación de este Reglamento y / o el Reglamento Particular del rally.

2.14 PARQUE CERRADO

Área en la que no se permite ninguna operación, verificación, puesta a punto o reparación en el auto, a menos que así lo estipulen expresamente estas reglamentaciones o los reglamentos particulares del rally y en la cual solo podrán acceder los oficiales autorizados.

2.15 ASISTENCIA PROHIBIDA

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

2.16 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 haberse anunciado el recorrido.

2.17 HORARIOS DE RECONOCIMIENTO

El horario debe estar especificado en los Reglamentos Particulares con el cual las tripulaciones pueden familiarizarse con la ruta del rally.

2.18 REAGRUPAMIENTO

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

2.19 ENLACES

Las partes de un itinerario no utilizadas para Pruebas Especiales.

2.20 SECCIÓN DEL RALLY

Cada parte del rally separada por un reagrupamiento.

2.21 ASISTENCIA

Todo trabajo en un auto que esté en competencia, salvo los casos limitados en las presentes disposiciones.

2.22 PRUEBA ESPECIAL

Prueba de velocidad programada en caminos cerrados al público para el rally.

2.23 PRUEBA SUPER ESPECIAL

Cualquier variación de un Prueba Especial según se describe en estas disposiciones y según se detalla en el Reglamento Particular del Rally e identificada como tal en el itinerario.

2.24 EQUIPO

Un equipo está formado por el concurrente, la tripulación y el personal de apoyo.

2.25 CARNÉ DE CONTROL

Es un carné creado para dejar constancia de los tiempos registrados en los diferentes

puntos de control fijados en el itinerario.

2.26 ZONA TÉCNICA

Es una zona separada por dos Controles Horarios a los efectos de que los Comisarios Técnicos efectúen verificaciones.

2.27 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.

2.28 CDI

Código Deportivo Internacional.

2.29 RDA

Reglamento Deportivo Automovilístico de la República Argentina.

2.30 WAIVER

El acto de renunciar o modificar intencionalmente parte de estos reglamentos. La CDA sólo puede conceder una exención en un caso especial o situación inevitable. Una exención no puede cambiar el sentido general de los reglamentos.

2.31 TARJETA AMARILLA

La Comisión de Rally puede apercibir con una tarjeta amarilla al organizador de un evento si se observa una grave falta de seguridad en las manifestaciones y a propuesta de las autoridades designadas por la CDA para ese evento. La Comisión de Rally puede decidir no incluir un evento que haya recibido una tarjeta amarilla en el calendario del año siguiente.

2.32 TARJETA AZUL

La Comisión de Rally puede sancionar con una tarjeta azul a un organizador de eventos si se observa una falta grave en el cumplimiento con los reglamentos y los compromisos asumidos (itinerario, estructura organizativa, etc.). Para ser incluido en el calendario del año siguiente, el organizador debe aceptar e implementar la lista de correcciones decididas por la Comisión de Rally.

2.33 OTRAS SANCIONES

No obstante las sanciones anteriores mencionadas, la Comisión de Rally puede aplicar otras que considere apropiadas, de acuerdo al nivel organizativo en general de una carrera, pudiendo hasta llegar a la multa económica, en un todo de acuerdo a los artículos 12.3.1 y 12.5.1 del CDI.

CAMPEONATO Y PUNTOS

3 REQUISITOS DEL CAMPEONATO

GENERALIDADES

Se establecen dos tipos de pruebas para la disputa del Campeonato.

Por sus características pueden ser: coeficiente 1 o coeficiente 2 (ver art.10.1.1)

3.1 CANTIDAD DE EVENTOS

El campeonato está compuesto de un mínimo de ocho (8) fechas y un máximo de diez (10).

De las fechas que conforman el calendario, dos (2) deberán ser de coeficiente 2, una de ellas será la última competencia del Campeonato. La restante será definida por ACRA con aprobación de la CDA.

Además, se podrán realizar Eventos Especiales solicitados por ACRA y aprobados por la CDA, los cuales también podrían contar con un puntaje reducido de acuerdo al kilometraje a realizar, debiendo ser comunicado en el RPP del Evento en cuestión.

Así mismo, algún otro evento especial, puede ser considerado también coeficiente 2, pero deben ajustarse a las condiciones reglamentarias requeridas para ese coeficiente.

Las competencias coeficiente 2 otorgan un puntaje 50% mayor a las de coeficiente 1 en todas las clasificaciones mencionadas en el art. 3.2.

3.2 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

3.2.1 Atribución de puntos del campeonato

. Clasificación final

En cada rally se otorgarán puntos tomando en cuenta la clasificación final por clase según la siguiente escala:

1°	30 puntos
2°	24 puntos
3°	21 puntos
4°	19 puntos
5°	17 puntos
6°	15 puntos
7°	13 puntos
8°	11 puntos
9°	9 puntos
10°	7 puntos
11°	5 puntos
12°	4 puntos
13°	3 puntos
14°	2 puntos
15°	1 punto

. Clasificación por etapas

Por la clasificación de cada etapa se otorgarán puntos extra según la escala que sigue a continuación,

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

Una tripulación que haya abandonado en la etapa 1 (no ingreso al parque cerrado nocturno) no obtendrá puntos extras en esa etapa, pese a que se ajuste al sistema de relargada para la etapa 2 (Art. 54)

En el caso de una tripulación haya obtenido puntos extras en la etapa 1 y se haya retirado de la competencia durante la etapa 2, los Comisarios Deportivos pueden requerir la presencia de su auto en el parque cerrado final

. Clasificación por Power Stage

En cada rally se otorgarán puntos extra según el resultado de la Prueba Especial denominada Power Stage según la siguiente escala.

1°	5 puntos
2°	4 puntos
3°	3 puntos
4°	2 puntos
5°	1 punto

Para sumar puntos en cualquier Campeonato de Pilotos, la persona designada como piloto en el formulario de inscripción debe conducir el auto en las Pruebas Especiales, excepto en un caso de fuerza mayor durante la competición, notificado a los Comisarios y reconocido por ellos.

3.2.2 Atribución de puntos reducidos

En caso de que uno de los rallies que cuentan para el Campeonato o Copa no puedan correr en su totalidad, los puntos serán otorgados sobre la base de la clasificación establecida:

- Se otorgarán puntos completos si ha sido disputado más del 50 % del largo fijado de recorrido de las pruebas especiales.
- Se otorgará la mitad de los puntos si ha transcurrido entre 25% y 50% del largo fijado en el recorrido de las pruebas especiales.
- No se otorgarán puntos si se ha disputado menos del 25% de la duración programada de las pruebas especiales.
- Esto es aplicable al campeonato y puntos de bonificación por etapa.

En circunstancias excepcionales, la CDA puede decidir aplicar un principio diferente para la atribución de puntos reducidos.

- Cualquier decimal se redondeará hacia arriba o hacia abajo al siguiente número completo. (Siempre que no sea 0,50). (Si mayor a 0.50 hacia arriba y menor a 0.50 hacia abajo).

3.3 PUNTAJE ADICIONAL

Por iniciar una competencia de graduación 1 se le asignará a cada tripulación dos (2) puntos válidos para el campeonato en concepto de participación, considerando inicio de una competencia el CHO

Para las competencias de graduación 2 ese puntaje adicional por participación será de cuatro (4) puntos.

Este puntaje no será asignado en caso de ser retirado del evento (descalificación) ni tampoco a las tripulaciones que por su clasificación final, le corresponda asistir al podio de premiación y no lo hicieron.

3.4 PARTICIPACIÓN EN EL ÚLTIMO RALLY DEL CAMPEONATO

Para el caso específico de la última prueba del Campeonato, solo recibirán puntos los pilotos y/o navegantes que hayan intervenido anteriormente, como mínimo, en una prueba del Campeonato Argentino durante el corriente año y en la clase en que se inscriben.

Los puntos correspondientes a la posición que hayan ocupado (pilotos y/o navegantes que corran por primera vez en el último Rally), le serán asignados a los competidores clasificados en la posición siguiente y así sucesivamente.

Esto rige para todos los puntajes en juego: Presentación, etapas, Final y Power Stage.

3.5 CANTIDAD DE RESULTADOS PARA LA CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

La clasificación final del campeonato para todas las clases, será establecida realizando la sumatoria de los puntos obtenidos en todas las fechas realizadas en el Campeonato.

El piloto y el copiloto que hayan totalizado la mayor cantidad de puntos serán declarados campeones.

3.6 PARTICIPANTES – LICENCIAS

Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato Argentino de Rally y sus Copas, los pilotos y copilotos deberán poseer Licencia Nacional de Rally otorgadas por la CDA del ACA 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) **o alguna otra licencia Especial otorgada por CDA**. Los pilotos, copilotos y concurrentes en el primer evento que participen, deberán declarar un correo electrónico fehaciente (e-mail) a los efectos de ser informados, de forma inmediata y formal, de cualquier decisión de las autoridades deportivas y/o de la

CDA.

4 CAMPEONATO PARA PILOTOS Y COPILOTOS

Consultar las regulaciones relevantes del campeonato (no aplica)

5 CAMPEONATO PARA FABRICANTES

No aplica

6 CAMPEONATOS / COPAS DE APOYO

6.1 COPA RC2

Está reservada para pilotos que participen con autos de la clase RC2, que estén incluidos dentro de la lista de pilotos que nombren los equipos de manera consensuada, para informar posteriormente ACRA el listado definitivo de manera detallada a la CDA, para intervenir en la misma. Para ello deberán cumplir requisitos: ~~Pilotos que no hayan sido Campeones y/o Sub Campeones en años anteriores en clase similares, que no hayan ganado algún tramo en la Clasificación General~~, que no cuenten con antecedentes de prioridad FIA o haber sido Campeón de otro certamen de la Región. Cualquier otra situación que se pueda presentar, será tratada con anticipación para integrar el listado habilitante o no.

6.2 COPA HAMILTON

Participarán de esta copa, todas las tripulaciones que participen durante las primeras cinco fechas, dentro de sus respectivas clases más la Copa RC2. No habrá premiación de manera individual por Carrera, quedando la Coronación y entrega de premios Final, para la Fecha 5, tanto a pilotos como navegantes que le correspondan.

7 CAMPEONATO JUNIOR

7.1 PILOTOS CLASE RC3 - JUNIOR

Podrán participar en esta clase todos los pilotos, excepto los denominados "Prioritarios" (art.9.1)

Los pilotos con antecedentes destacados o de otros países, su posibilidad de participación deberá contar con la aprobación de ACRA y CDA.

8 EMPATE EN EL CAMPEONATO

8.1 PILOTOS Y COPILOTOS

Para la clasificación final del campeonato, la regla para decidir entre pilotos y copilotos que hayan puntuado exactamente el mismo total de puntos será:

8.1.1 Según al mayor número de primeros lugares, luego de segundos lugares, luego de terceros lugares, etc., logrados en las clasificaciones finales de los rallies donde participaron para lograr el total de puntos.

8.1.2 Según al mayor número de puestos más altos logrados en las clasificaciones de los respectivos campeonatos, teniendo en cuenta únicamente los rallies en los que todos los pilotos y / o copilotos interesados han participado siendo un 11° puesto mayor que cualquier 12° puesto, un 12° puesto mayor que un 13° y así sucesivamente.

8.1.3 En caso de un empate posterior, el ganador será el conductor y/o copiloto con mayor número de puntos en el último evento del Campeonato. Si no hay conductor/copiloto vinculado clasificado, se considerará el penúltimo evento y así sucesivamente.

9 CRITERIOS PARA PILOTOS PRIORITARIOS

9.1 PILOTOS PRIORITARIOS

Pilotos que por sus antecedentes nacionales y/o internacionales integran la lista de prioritarios establecida por ACRA/CDA.

La lista debe ser definida antes de la realización de la primera fecha del calendario y puede sufrir actualizaciones periódicas ante la inscripción de nuevos pilotos en eventos durante el año en curso.

9.2 REPOSICIONAMIENTO DE PILOTOS PRIORITARIOS

Los Comisarios Deportivos podrán reposicionar a un piloto de prioridad de la CDA o de otras ADN's con antecedentes destacados obtenidos en campeonatos nacionales y/o internacionales.

A la vez también podrán reposicionarlo cuando éste se haya inscripto con un auto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, no justifica que se beneficie de su prioridad en el

orden de largada inicial.

10 CARACTERÍSTICAS DEL EVENTO

10.1 DISTANCIAS

10.1.1 La distancia total de tramos cronometrados deberá ser:

Coeficiente 1: Entre **130 y 150** Km.

Coeficiente 2: Entre **160 y 200** Km.

10.1.2 La extensión recomendada de cada etapa deberá ser cómo 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.

10.1.3 Si la distancia entre Parques de Asistencia supera los 100 km podrá disponerse una zona suplementaria de reabastecimiento según las condiciones que se detallan en el Art 61.

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.

10.1.4 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 CDA.

10.1.5 Una sola prueba especial completa puede ejecutarse más de dos veces en un rally, pudiendo transitarla en las 2 etapas, excluyendo las Pruebas Súper Especiales. Esa PE mencionada, deberá contar con un piso firme y que soporte sin problemas el paso durante las pasadas establecidas (4 como máximo por Evento).

Cualquier parte de una Prueba Especial, a ser ejecutada más de las veces permitidas, debe obtener la aprobación de la CDA.

10.2 TIPO DE SUPERFICIES

Las Pruebas Especiales se pueden disputar sobre superficies de tierra, hielo, nieve o asfalto.

En el caso de Pruebas Especiales con diferentes superficies entre una y otra, éste cambio debe ser precedido de una asistencia de 45 minutos.

Las superficies de todas las Pruebas Especiales deben permanecer iguales durante todo su recorrido.

En casos especiales se puede requerir una exención (waiver) a la CDA cuando el uso de secciones limitadas de asfalto en un rally de tierra o viceversa supere el 10% de la longitud de una Prueba Especial.

Una Prueba Súper Especial puede tener diferentes superficies.

10.3 CONDICIONES DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS (PE's)

10.3.1 La distancia mínima no podrá ser menor a 2.50 kms. La extensión máxima no deberá superar los 30 kms. Los tramos rectos no deben superar los 1200 mts y en el caso de No poder cumplir con esa premisa, se deberá pedir una autorización por escrito a la CDA.

10.3.2 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.

10.3.3 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.

10.4 ELECCIÓN DEL RECORRIDO

10.4.1 El Organizador del evento es el único responsable de que los tramos cronometrados a usar en la carrera sean apropiados; deberá evitar las rutas que podrían no concordar con los reglamentos y/o recomendaciones de la CDA. 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.

10.4.2 Como referencia, la velocidad promedio máxima recomendada en las pruebas especiales, no debería superar los 130 km/h.

10.4.3 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.

10.4.4 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.

10.4.5 Dentro de los **20** días anteriores a la fecha del inicio del evento, la CDA, podrá

revisar el recorrido elegido por el organizador e indicar las modificaciones que considere convenientes.

10.5 CHICANAS / DESVIO DE CAMINO / ROTONDAS

10.5.1 El Organizador del evento podrá incluir en la prueba, PREFERENTEMENTE desvíos laterales por banquetas o entradas y salidas por campos lindantes, o bien como última variante, Chicanas sobre camino, a los efectos de reducir la velocidad en rectas extensas.

Los desvíos/chicanas pueden utilizarse en un tramo especial para reducir la velocidad antes de determinados puntos de alto riesgo. Todos los desvíos/chicanas deben figurar en el libro de ruta y estar ya señalizadas o colocadas durante el reconocimiento.

La posición exacta de los elementos de la chicana debe marcarse claramente con una línea pintada o alguna otra marca referencial de manera que puedan recolocarse si se mueven del sitio en el cual se encontraban.

10.5.2 Los desvíos o chicanas deberán ser armadas siguiendo las instrucciones y planos como se indican en el Manual o Guía de Seguridad de Rally que figura como Anexo del presente reglamento, **considerando alguna modificación por alguna causa de fuerza mayor debidamente justificada.**

Deberá respetarse una distancia como Mínimo de 15 metros entre “pared y pared” en Chicanas de 3 muñecos y/o postes.

10.5.3 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.

Excepcionalmente, en la única condición que se autoriza a frenar a “cero” y continuar, es en el caso de que el desvío o chicana se encuentre obstruida por otro vehículo.

El único reclamo que será aceptado, posterior a un informe de un Juez de Hecho, será con las imágenes de la cámara On Board del auto en cuestión.

10.5.4 Es importante marcar la dirección de la chicana con flechas o rayas oblicuas, y colocar en su aproximación un panel de «100 m».

10.5.5 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.

También se Solicita, como para informar más ampliamente cualquier anormalidad, grabar el desvío/chicana en video.

10.5.6 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.

10.5.7 Además, durante el rally el Juez de Hecho o un colaborador si lo hubiere, debe reparar cualquier daño provocado por un vehículo que impacte contra alguno de sus elementos.

Si el desvío/chicana sufre daños más graves que un golpe leve y no puede ser reparada,

se debe informar a la dirección de la prueba para que le indiquen cómo proceder.

10.5.8 Sanciones por no respetar el recorrido tal cual lo establece el Libro de Ruta:

- primera vez: un (1) minuto
- segunda vez: cinco (5) minutos
- tercera vez: retirado del evento

10.5.9 Otras penalizaciones pueden ser impuestas por los Comisarios Deportivos si así lo consideran contando con los elementos necesarios como para actuar y/o basados en el informe del Juez de Hecho.

En esos casos, la penalización mínima por el hecho de que se mueva del lugar original o derribe un elemento demarcatorio (poste / estaca / cubiertas) en una chicana y/o desvío será de 10 segundos.

10.5.10 Rotondas o Bucles

Las rotondas o bucles se deben tomar tal y como se indica en el Libro de Ruta.

Los Comisarios Deportivos penalizarán a las tripulaciones que no sigan esta ruta indicada.

Penalización mínima: 10 segundos

Penalización por no hacer la rotonda y/o bucle: un (1) minuto por cada vez.

10.5.11 **En la temporada se seguirá trabajando en las pruebas correspondientes para poder utilizar el sistema de Chicanas virtuales. Sistema que se anunciará con el tiempo adecuado**

antes de la competencia donde se empezará a implementar.

10.6 PROGRAMA PARA RALLIES

Además de respetar los criterios que se detallan a continuación, se incentiva a los organizadores a desarrollar sus propias características de rally, su programa de actividades y su itinerario.

10.6.1 La cronología de un evento será la siguiente:

- Verificaciones administrativas
- Reconocimientos (también pueden tener lugar antes de las verificaciones administrativas. Para ello la organización debe haber suministrado el material necesario para realizarlo)
- Verificaciones técnicas
- Shakedown
- Largada Ceremonial (si la hubiera)
- Rally
- Ceremonia de Podio

10.6.2 Los eventos podrán durar 2 o 3 días, incluyendo la sección de largada o la sección de finalización.

10.6.3 Los eventos deberán finalizar preferentemente los días domingo.

10.6.4 Los organizadores deben incluir en el itinerario con características de "Power Stage" a la última prueba especial a disputarse por la etapa 2, que supere los 8 kms de extensión.

10.6.5 La ceremonia en el podio se realizará dentro de la hora posterior a la llegada del último auto al Parque Cerrado Final.

10.6.6 El programa de reconocimiento se realizará en un máximo de dos días. Sin embargo, los organizadores podrán presentar justificaciones a la CDA para modificarlo.

10.7 DURACIÓN

La duración del rally no debe superar las 48 horas desde el comienzo (CH0) 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 doce (12) horas

10.8 RALLIES PREVIOS

Dentro de los treinta (30) 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 Especiales, de las que luego van a ser utilizadas en el rally que se dispute por el Campeonato Argentino.

10.8.1 Por otra parte, el Organizador u otra entidad Organizadora, podrán armar si está a su alcance, 1 día u horas antes que arranque el Evento como fecha válida para el Campeonato Argentino, un sector para utilizarlo como Pruebas Libres o Comunitarias, con todos los elementos/sistema de seguridad habituales en un Rally, recorriendo caminos que no se utilizarán durante la competencia en cuestión.

10.9 ACATAMIENTO DEL ITINERARIO OFICIAL Y DEL PROGRAMA DEPORTIVO

10.9.1 Salvo en casos de fuerza mayor, el Director de la Prueba deberá asegurarse de que se respete el itinerario oficial definido en el Reglamento Particular

OFICIALES

11 OFICIALES Y DELEGADOS

11.1 COMISARIOS

El Colegio de Comisarios Deportivos (los Comisarios) siempre estará integrado por un mínimo de dos miembros designados por la CDA. Uno de ellos será el Presidente del Colegio de Comisarios. **Se aconseja la participación durante el Evento, de algún Comisario de la FRAD local, para tomar experiencia dentro de la categoría.** Deberá existir un vínculo de comunicación permanente entre los Comisarios y el Director de la Prueba. Durante el transcurso del rally por lo menos uno de los comisarios deberá permanecer en la proximidad de la Dirección de la Prueba.

11.2 DELEGADOS CDA

Los siguientes delegados pueden ser nombrados por la CDA y cada uno de ellos elaborará un informe que cubre sus responsabilidades en el rally:

11.2.1 Delegado Deportivo de la CDA

El Delegado Deportivo de la CDA se pondrá en contacto con el Director de la Prueba y todos los restantes delegados designados de la CDA. El Delegado Deportivo de la CDA, también puede desempeñar el papel de Observador de la CDA

11.2.2 Delegado Técnico de la CDA

El Delegado Técnico de la CDA actuará en coordinación con el Director de la Prueba y será el principal responsable de todas las cuestiones técnicas.

11.2.3 Observador CDA

En caso de ser designado, el Observador/es de la CDA revisarán todos los aspectos del rally y completarán el reporte informativo de la CDA que corresponda.

11.3 ENCARGADOS DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURRENTES (CRO)

La función principal del Encargado de las Relaciones con los Concurrentes será proporcionar información o aclaración de los reglamentos y del desarrollo del rally a los concurrentes y tripulaciones.

Debe haber al menos un CRO en cada rally que debe ser fácilmente identificable por los concurrentes y tripulantes.

AUTOS ADMITIDOS

12 AUTOS ADMITIDOS EN EL CAMPEONATO ARGENTINO

12.1 CLASES DE AUTOS (*)

CLASES	GRUPOS	
RC2	Grupo Rally 2	Autos Grupo Rally 2 en conformidad con el Art. 261 para el Campeonato Argentino de Rally
	Grupo Rally 2 Kit (VR4K)	Autos equipados con el kit R4 conforme al Art. 260E del Anexo J 2024
RCMR	Grupo Maxi Rally	Autos Grupo Maxi Rally. Homologación CDA Motorización Turbo o Aspirado. - Turbo hasta 1600 cc - Aspirados hasta 2400 cc Según Anuario del Anexo J para el Campeonato Argentino de Rally
RC3	Junior	Autos grupo Junior. Homologación CDA Según Anuario del Anexo J para el Campeonato Argentino de Rally
RC4	Rally 4 (atmosferico sobre 1390cc y hasta 2000cc y turbo sobre 927cc y hasta 1333cc)	Autos Grupo Rally 4 homologado desde el 01/01/2019 en conformidad con el Art. 260 para el Campeonato Argentino de Rally Autos Grupo R2 homologados antes del 31/12/2018 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2018
	Rally 5 (atmosférico hasta 1600cc y turbo hasta 1333cc)	Autos Grupo Rally 5 homologado desde el 01/01/2019 en conformidad con el Art. 260 para el Campeonato Argentino de Rally
	Rally 5 (atmosferico hasta 1600cc y turbo hasta 1067cc)	Autos Grupo R1 homologado antes del 31/12/2018 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2018
RC5	Grupo R1B-N	Autos Grupo R1B-N. Homologación CDA Según Anuario del Anexo J para el Campeonato Argentino de Rally

(*) Todo auto no encuadrado dentro de las clases mencionadas, y que solicite participar de un evento deberá ser autorizado exclusivamente por CDA, después del análisis pertinente.

12.2 DISPOSICIONES ADICIONALES

12.2.1 Todos los autos participantes deben usar el combustible y los neumáticos provistos por la Asociación Civil Rally Argentino, pudiendo ser a través de sus proveedores contratados los cuales se mencionarán en el RPP.

12.3 AUTOS NACIONALES/REGIONALES

Las siguientes disposiciones se aplicarán cuando un organizador admite autos homologados por las FRAD (Campeonato Regional):

Pueden usar parte o todo el itinerario como el que se utiliza en el Campeonato Argentino. Los participantes correrán como clase/grupo interviniendo luego de los últimos autos que participen del evento del Campeonato Argentino.

Además, tendrán su propia clasificación y no aparecerán en los resultados del Campeonato Argentino.

NEUMATICOS

13 GENERALIDADES

13.1 PARA TODO TIPO DE AUTOS Y COMPETIDORES

13.1.1 NEUMÁTICOS CON DIBUJO

Todos los autos deberán estar equipados con neumáticos con dibujo.

Modificaciones manuales al dibujo original no son permitidas a menos que se mencione en los reglamentos pertinentes.

13.1.2 TRATAMIENTO DE LOS NEUMATICOS

Todo tratamiento mecánico y/o químico de los neumáticos no está permitido.

Cualquier dispositivo para calentar los neumáticos una vez colocados sobre la llanta, no está permitido.

Estén o no colocados en las llantas, se permite mantener los neumáticos en un ambiente artificialmente calefaccionado debajo de los 35°C

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. 15.1) para el total del rally. Los trabajos de modificación solo podrán llevarse a cabo en el Parque de Asistencia.

13.1.3 NUMERO DE CODIGO DE BARRAS

Cada neumático debe tener:

- Dos números de código de barras idénticos moldeados (un sobre cada lado del neumático). Estos códigos de barra serán utilizados para verificar cualquier control que quiera realizarse sobre los mismos (**CÓDIGO DE BARRA FIA**)

- El código de barra del neumático siempre debe estar visible desde afuera del auto.

13.1.4 DISPOSITIVOS PARA MANTENER EL RENDIMIENTO TOTAL DE LOS NEUMÁTICOS

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

13.1.5 LLANTAS

No está permitido ningún dispositivo diseñado para sujetar el neumático a la llanta.

13.1.6 COLOCACIÓN DE NEUMÁTICOS

La presión máxima para colocar el neumático en la llanta es de 8 bares a 20°C; esta presión debe permitir que el neumático se pegue a las paredes exteriores de la llanta.

13.1.7 NEUMÁTICOS DE ASFALTO (SECO Y HÚMEDO)

En todo momento durante el evento, la profundidad del dibujo de los neumáticos de asfalto colocados en el auto no debe ser menos de 1.6 mm sobre por lo menos tres cuartas partes de pisada.

13.1.8 NEUMÁTICOS CON CLAVOS

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

Si en un rally se permite el uso de neumáticos con clavos, las disposiciones y el método de inspección de los clavos deberán estar especificados en el Reglamento Particular

13.1.9 CONTROL

En cualquier momento durante el evento pueden realizarse controles para verificar la conformidad de los neumáticos. Se marcará con un sello especial y no deberá ser usado todo neumático que no esté de conformidad.

13.1.10 MARCACIÓN DE NEUMÁTICOS / ZONAS DE CONTROL

Se podrá establecer una zona de marcado de neumáticos / llantas / lectura de códigos de barras a la salida de los parques de asistencia autorizados, y en 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 estas zonas.

La tripulación debe detener su auto y esperar las instrucciones de los oficiales y/o comisarios técnicos. En ausencia de estos la tripulación podrá retirarse de 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.

13.1.11 ENLACES

Para la presentación en la largada promocional o cuando no son incluidas Pruebas Especiales, neumáticos con dibujos no registrados pueden ser usados en los enlaces.

13.1.12 AJUSTE DE PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

Se permite el ajuste de la presión de los neumáticos:

- Cuando el tiempo de espera entre un CH que precede a una Prueba Especial y el comienzo de esa Prueba Especial es de más de 13 minutos para cualquier competidor.
- En reagrupamientos de más de 10 minutos de duración para cualquier competidor, si a continuación hay una prueba especial o una prueba súper especial.

13.1.13 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 al área de asistencia próximos donde se haya autorizado el cambio de neumáticos (salvo casos extraordinarios de seguridad, con autorización de la Dirección de la Prueba con conocimiento de los Comisarios). No se podrá cargar o retirar del auto ninguna rueda completa en ningún lugar que no sea en los parques de asistencia o áreas donde se haya autorizado el cambio de estas.

13.1.14 PRUEBAS COMPARTIDAS CON OTROS CAMPEONATOS

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.

13.1.15 PROVEEDOR DE NEUMATICOS EN EL PUNTO STOP DE UNA PRUEBA ESPECIAL

La presencia de representantes del proveedor de neumáticos está autorizada en el punto stop de las Pruebas Especiales. En ese punto, pueden llevarse a cabo verificaciones visuales y de temperatura y se puede recoger información relativa a los productos de la compañía.

14 SUMINISTRO DE NEUMÁTICOS

14.1 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. 13.1.11

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

15 CANTIDAD DE NEUMÁTICOS

15.1 CANTIDAD DE NEUMATICOS AUTORIZADOS

En las distintas clases, puede ser definida una cantidad máxima de cubiertas a utilizar durante el desarrollo de la prueba. Si se establece esa condición por parte de ACRA, deberá ser informada a través del Reglamento Particular de la Prueba.

La cantidad establecida deberá ser declarada a las autoridades deportivas,

(Conjuntamente con los Códigos de Barra FIA) quienes pueden realizar los controles que consideren oportunos durante el desarrollo de la competencia.

COMPONENTES MECÁNICOS

16 COMPONENTES MECÁNICOS

16.1 REEMPLAZO DE MOTOR

16.1.1 El mismo block motor y la carrocería se deberán usar desde la verificación técnica previa hasta la finalización del rally.

16.1.2 En caso específico de que falle el motor entre la verificación técnica y el primer Control Horario (CH0), se permitirá reemplazarlo sin penalización.

16.1.3 Las tripulaciones que abandonen durante la etapa 1 y relarguen después del reagrupamiento nocturno, pueden proceder al cambio de motor ajustándose a las condiciones que se mencionan en el art. 55.3

16.2 TURBOCOMPRESORES

16.2.1 De aquí en adelante se hará referencia al turbocompresor y al compresor como “compresor”.

16.2.2 Las disposiciones reinantes referentes a la brida de aire y marcado se mantienen vigentes (Art. 254-6.1 y 255-5.1.8.3 del Anexo J).

16.2.3 El compresor colocado en el auto se controlará y precintará en la verificación previa al evento. En caso de cambio el equipo deberá informar cual se a colocar

16.2.4 Los compresores se marcarán con precinto cuyo número será registrado.

16.2.5 Todos los compresores usados deberán permanecer sellados desde antes del inicio del evento hasta el final del rally para que los comisarios técnicos puedan verificarlos.

16.2.6 Asimismo, las reglas anteriores son obligatorias para todos los autos cuyos compresores no estén equipados con brida de aire. En este caso, los compresores deberán estar marcados solo para que se puedan contar.

16.2.7 En el caso de los vehículos Rally2 se refuerza el control de sistemas homologado FIA (válvula pop-off véase Lista Técnica FIA N° 43) debe ser verificada y sellada (según el Anexo J Artículo 261) en la verificación técnica previa al evento. Debe permanecer sellado hasta el final del rally excepto si existe una autorización específica de los comisarios técnicos de la CDA.

16.3 TRANSMISIONES

16.3.1 En cada auto se pueden usar en cada rally cajas de cambios de repuesto y juego de diferenciales de repuesto (frente y/o centro y/o parte trasera).

16.3.2 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 el auto durante el evento. La aplicación de esta regla a otros autos inscriptos queda librada a criterio de los fiscalizadores.

16.3.3 El marcado / precintado se llevará a cabo de tal manera que permita a los competidores reemplazar el embrague y los accesorios asociados.

16.3.4 Todos los componentes se identificarán con precintos cuyos números serán registrados

16.3.5 Todos los marcados / precintados se efectuarán según los detalles publicados por la CDA para los distintos modelos de auto.

16.3.6 Las cajas de cambio y diferenciales podrán cambiarse en cualquier parque de asistencia, siempre que los comisarios técnicos hayan sido informados con antelación de la intención de hacerlo.

16.3.7 Con la condición de que los precintos y las marcas de la caja de cambios / diferencial(es) desmontado(s) permanezcan intactos. Las partes pueden volver a utilizarse en el mismo auto

16.3.8 El marcado/precintado deberá permanecer intacto desde la verificación técnica inicial hasta el final del rally. Los comisarios técnicos podrán verificar las marcas/sellos en cualquier momento y al finalizar el rally podrán desensamblar las partes para comprobar su conformidad.

17 COMPONENTES MECÁNICOS – CONSTRUCTORES Y EQUIPOS DEL WRC

No Aplica

18 REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO

18.1 CÁMARAS A BORDO

18.1.1 La instalación de una cámara de grabación digital a bordo orientada a poder observar el recorrido hecho por el auto, es obligatoria para los vehículos participantes de todas las clases. La toma de imágenes debe estar enfocada hacia la parte delantera del vehículo, debiéndose observar el camino a recorrer y parte del capot del mismo

18.1.2 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

18.1.3 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.

18.1.4 La cámara puede ser requerida por las autoridades de la prueba en cualquier momento a efectos de las comprobaciones que consideren convenientes. También será obligación ceder cualquier imagen que solicite la categoría (ACRA) para utilizar a fines promocionales y de divulgación pública.

18.1.5 Las penalizaciones por cada evento por no presentar las imágenes solicitadas tanto por las autoridades deportivas como por la categoría podrán ser las siguientes:

Primera oportunidad: un (1) minuto

Segunda oportunidad: diez (10) minutos

Tercera oportunidad: retirado del evento

La penalización será aplicada en la etapa en que ha sido cometida la infracción

18.2 NIVEL DE RUIDO EN TRAMOS CRONOMETRADOS

Por razones de seguridad, solo en las Pruebas Especiales, se recomienda pasar por alto el silenciador de escape, siempre que la salida de los gases de escape esté conforme al Anexo J y, para automóviles equipados con un convertidor catalítico, que los propios gases pasen a través de este convertidor catalítico.

En todo momento en las secciones del recorrido, el nivel de ruido deberá cumplir con lo establecido en el Anexo J.

18.3 SISTEMA DE SEGUIMIENTO

En los eventos del Campeonato Argentino todos los autos deberán estar equipados con el sistema de rastreo de seguridad SIRIUS.

La instalación se deberá chequear en la verificación técnica previa. Las instrucciones relacionadas con la colección, retorno y montaje serán publicadas en el reglamento particular de la Prueba, teniendo como premisa fundamental que la colocación del SIRIUS, permita ser OBSERVADO por la cámara on board del vehículo.

En caso de que surja alguna interferencia con el sistema durante el rally, el competidor será reportado a los comisarios.

18.4 EXTINTORES MANUALES

Se recomienda la utilización de dos (2) extintores manuales.

En caso de incendio en el coche de otro competidor, uno de los extintores manuales se podrá facilitar para combatir el siniestro; este extintor deberá ser reemplazado lo más pronto posible en el próximo Parque de Servicios o Parque Cerrado (Ver art. 63.5.1).

DOCUMENTOS ESTÁNDAR CDA

19 DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS REQUERIDOS POR LA CDA

19.1 GENERALIDADES

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

- Reglamento Particular (formato electrónico e impreso)
- Boletines (formato electrónico e impreso)
- Itinerario (formato electrónico e impreso)
- Libro de Ruta, (impreso, si hubiese electrónico ver art. 19.2.1)

- Carné de Control (formato impreso)
- Formulario de inscripción (formato electrónico e impreso)
- Listas de inscriptos (formato electrónico e impreso)
- Listas de largada y resultados del rally (formato electrónico e impreso)
- **Manual de Seguridad y Sanidad con toda la documentación respectiva** (formato electrónico e impreso),

Un tablero de anuncios digital debe estar disponible en la página oficial de Rally Argentino. Los documentos oficiales tales como los resultados provisorios y finales, boletines, comunicados, notificaciones y decisiones emitidas por el Director de la Prueba o por los Comisarios Deportivos, deben ser publicados en el tablero oficial de anuncios digitales y/o físico, indicando la hora de publicación.

Los documentos que se publiquen en forma electrónica no serán modificados luego de su publicación en la página web del organizador, salvo que se informe a todos los competidores y a los oficiales y se marquen las modificaciones efectuadas. Todo documento que requiera la aprobación de la CDA antes de su publicación no se modificará si no es aprobado por la CDA.

19.2 LIBRO DE RUTA / ITINERARIO

19.2.1 Todas las tripulaciones y autoridades de la carrera recibirán un libro de ruta conteniendo una descripción detallada del recorrido e itinerario obligatorio.

Deberá seguirse ese itinerario y los diagramas de la dirección de la ruta. Cualquier modificación será informada a los comisarios quienes deberán autorizar al Director de la Prueba la implementación de la misma.

Todas las modificaciones realizadas deben ser informadas a todos los competidores por boletín antes del inicio de la prueba especial en cuestión.

En el caso de uso de un Libro de Ruta electrónico debe mencionarse en el Reglamento Particular y debe estar disponible a más tardar al momento del cierre de inscripciones.

19.2.2 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.

19.2.3 El organizador debe proveer a la CDA, un Libro de Ruta borrador, a los efectos de su revisión y aprobación, al menos **20** días antes de la fecha determinada para el inicio del evento.

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 concurra deberá ser acompañado en el lugar por un responsable de la organización y la persona que ACRA disponga.

19.2.4 El Libro de Ruta deberá contener:

- . Reglamento Particular de la Prueba
- . Mapas
- . Itinerario con 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
- . Formulario para control de reconocimientos de los caminos
- . Formulario de abandono definitivo

19.3 CARNÉ DE CONTROL

19.3.1 Cada tripulación es responsable de:

- su carné de control
- entregar el carné de control en los controles y de la precisión de las anotaciones.
- toda anotación efectuada en el carné de control.

19.3.2 El oficial deportivo correspondiente es la única persona autorizada para efectuar anotaciones en el carné de control, excepto en el caso de las secciones marcadas “para uso del participante”.

19.3.3 La ausencia de la firma de cualquier control, la ausencia de la anotación del tiempo en algún control horario, o la falta de presentación del carnet en cada control, **el Director de Prueba podrá llevar a cabo una investigación, con todos los elementos que tenga (GPS, documentos oficiales, informe etc.) a su disposición. Si se comprueba que, a pesar de todo, la tripulación en cuestión ha pasado correctamente el control, aparte de lo mencionado anteriormente, aplicará una penalización de 1 minuto. Además, si procede, se aplicará una**

penalización de conformidad con el Art. 44.2.10. En caso contrario, se considerará que la tripulación en cuestión se ha retirado en ese control. Esta información será notificada por el Director de la Prueba al competidor en cuestión al final de la siguiente sección, como muy tarde en la sección anterior a un reagrupamiento nocturno. Alternativamente, en caso de incertidumbre sobre las circunstancias, el Director de la Prueba informará del caso a los Comisarios Deportivos para su consideración.

19.3.4 Cualquier divergencia entre los tiempos anotados en el carné de control de la tripulación respecto a los registrados en los documentos oficiales del rally constituirá un asunto a investigar por parte del Director de la Prueba.

20 EMISIÓN DE UNA VISA FIA

No Aplica

SEGURO

21 COBERTURA DE SEGURO

21.1 DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DEL SEGURO

El Reglamento Particular deberá detallar la cobertura de seguro contratada por el organizador. Deberá cubrirse la responsabilidad civil hacia terceros del propietario o concurrente y del piloto y navegante, con la sola condición de que el tercero no sea otro propietario, concurrente, piloto o navegante.

21.2 COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL

21.2.1 La prima del seguro se incluirá en el arancel de inscripción.

21.2.2 La vigencia del seguro será desde el inicio de la actividad deportiva, incluyendo las verificaciones administrativas, técnicas, el shakedown, Itinerario de carrera y hasta la verificación técnica final.

21.2.3 El Organizador deberá contratar un seguro que cubra el riesgo de incendios de los vehículos que compiten, mientras se encuentren reglamentariamente ingresados en cualquier parque cerrado, espacio de verificaciones o controles de la prueba.

21.2.4 Los montos mínimos de cobertura o capitales asegurados, serán aprobados por la CDA, en principio anualmente pero podrán ser aumentados conforme fuera necesario en virtud de las circunstancias económicas del país.

21.2.5 Es obligatorio que figure en Póliza RC Espectadores, cláusula de “tramo de enlaces”.

21.3 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 estarán cubiertos por la póliza de seguros del rally.

21.4 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.

INSCRIPCIONES

22 PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

22.1 GENERALIDADES

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

Las mismas podrán efectuarse ante Rally Argentino www.rallyargentino.com o a la dirección que mencione el organizador en el Reglamento Particular 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.

La solicitud de inscripción electrónica (Internet) debe ser aceptada y confirmada mediante la firma personal del participante a más tardar en los controles administrativos.

El pago de la inscripción se podrá hacer vía web en www.rallyargentino.com

22.1.2 Para cumplir con la inscripción on line la Asociación Civil Rally Argentino ha implementado un sistema de manera de cumplir con el trámite.

En el link <https://inscripcion.rallyargentino.com/> quienes se inscriban en la competencia podrán:

- . abonar la inscripción de la carrera según lo fijado para la clase en que desee participar
- . abonar los neumáticos a utilizar en la competencia
- . llenar de forma obligatoria todos los ítems de la planilla para luego recibir información oficial de la competencia.

22.1.3 Se podrá visualizar el listado de inscriptos en la web y redes Oficiales del Campeonato, a partir de la apertura de las Inscripciones Oficiales y sus respectivas actualizaciones de Tripulaciones que se vayan formalizando. Quedando oficializado el listado definitivo, el martes de la semana del Evento con la respectiva revisión y aprobación de la CDA.

22.2 MODIFICACIONES EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

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

22.3 AUTORIZACIONES ADN

Los concurrentes extranjeros, pilotos y copilotos con licencias emitidas en otros países deben presentar la autorización de acuerdo al Art. 3.9.4 del CDI

22.4 CAMBIO DE CONCURRENTE Y/O MIEMBRO(S) DE LA TRIPULACIÓN

Se permite un cambio de concurrente hasta el cierre de las inscripciones. Solo el concurrente inscripto en el evento podrá realizar esta solicitud.

Después del cierre de las inscripciones, un miembro de la tripulación podrá ser sustituido con la autorización de:

- los organizadores, antes del inicio 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 podrá autorizar el reemplazo de ambos miembros de la tripulación y del concurrente después del cierre de inscripciones, **y alguna otra situación de Fuerza Mayor.**

22.5 COMPROMISO DE LOS CONCURRENTES Y MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

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

22.6 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.

23 FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

23.1 FECHA DE CIERRE DE INSCRIPCIONES

La fecha del cierre definitivo de las inscripciones para pruebas del Campeonato Argentino se efectuará tres (3) días antes del comienzo del evento.

Las inscripciones se podrán realizar en la forma detallada en el art. 22.1

23.2 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 (WRC / FIA Codasur), se ajustará a lo que mencione el

Reglamento Particular de la Prueba.

23.3 CANTIDAD DE INSCRIPTOS ACEPTADOS

El número total de inscriptos para un rally del Campeonato Argentino no podrá superar los 90 participantes.

En caso de un evento compartido con campeonatos regionales donde esa cantidad sea superada, la CDA se reserva el derecho de aceptación de las inscripciones, otorgando prioridad a los participantes que lo hagan por el Campeonato Argentino.

24 ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

24.1 ACEPTACIÓN DEL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

El formulario de inscripción se aceptará solo si viene acompañado del arancel total de inscripción.

24.2 REINTEGRO DE LOS ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

Los aranceles de inscripción serán reintegrados totalmente:

- A los candidatos cuya inscripción no ha sido aceptada.
- En caso de que no se realice el rally

24.3 REINTEGRO PARCIAL DE ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

Los aranceles de inscripción se reintegrarán en forma parcial en caso de que se den las condiciones establecidas en el Reglamento Particular.

25 CLASES

25.1 CAMBIO DE LA CLASE RESPECTO DE LA INSCRIPCIÓN

En el momento de la verificación técnica, si no existe correspondencia entre el auto presentado y la clase/grupo que figura en la inscripción, los Comisarios podrán transferirlo a la clase/grupo correspondiente que recomienden los comisarios técnicos.

IDENTIFICACION DEL AUTO

26 NUMERACIÓN

26.1 ASIGNACIÓN DE NÚMEROS PARA 2024

La numeración por clase será la siguiente:

Clases RC2	a partir del N° 1
Clase RCMR	a partir del N° 41
Copa Toyota	a partir del N° 61
Clase RC4	a partir del N° 71
Clase RC3	a partir del N° 81
Clase RC5	a partir del N° 101

Para la asignación inicial, se tomarán como referencia las posiciones finales del campeonato 2024.

26.2 OTRAS CONSIDERACIONES

26.2.1 Los pilotos de las clases RC2 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. 26.1 o no sea asignado a otro competidor y cuente con el aval de la CDA

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

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

26.2.4 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.

27 NÚMEROS DE COMPETICION

27.1 GENERALIDADES

27.1.1 El organizador entregará a cada tripulación un número de identificación, el cual se colocará en su auto en las posiciones determinadas con anterioridad a la verificación técnica.

27.1.2 La publicidad dentro de esta identificación será obligatoria y no podrá ser rechazada por los competidores. No se permitirá ninguna modificación en estos paneles.

27.2 PANELES PARA PUERTA DELANTERA

27.2.1 Dos paneles para la puerta frontal de 55 cm de ancho por 16 cm de altura incluyendo un borde blanco de 1 cm. Cada uno de estos paneles tendrá una casilla negro mate con el número de competición, la cual siempre deberá estar al frente del panel. Los números serán de color amarillo fluorescente (PMS 803), de 13 cm de altura y con un ancho de trazo de 2 cm. El resto de este panel para puerta quedará reservado para el organizador.

27.2.2 Cada panel se colocará en forma horizontal en el borde de cada puerta frontal, con el número al frente. La parte superior de la placa estará entre 7 cm y 10 cm por debajo del límite inferior de la ventana.

27.2.3 No se podrá colocar ninguna señal que no sea el esquema de color del auto dentro de los 6 cm de este panel.

27.3 VENTANAS LATERALES

Dos números para cada una de las ventanas laterales traseras que deberán tener 20 cm de altura y un ancho de trazo de al menos 25 mm, en color anaranjado fluorescente. Estos números se colocarán en la ventana lateral trasera adyacente al nombre de la tripulación.

27.4 PLACA FRONTAL (OPCIONAL)

Una placa que quepa dentro de un rectángulo de 43 cm de ancho por y 21.5 cm de altura que incluirá por lo menos el número de competición y el nombre completo del rally.

28 NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO

28.1 VENTANA LATERAL TRASERA

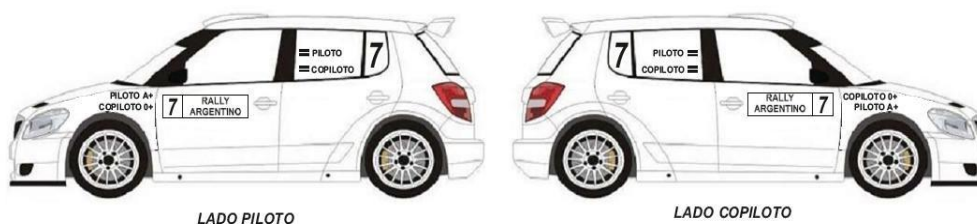
En la ventana lateral trasera de ambos lados del auto, adyacente al número de competición deberá aparecer la primera inicial o iniciales y apellido del piloto y copiloto, así como las banderas nacionales del país de la Autoridad Deportiva Nacional (ADN) del cual obtuvieron su licencia. Los nombres deberán ser:

- en helvética blanca
- en mayúscula la inicial o iniciales y la primera letra de cada nombre y el resto en minúscula.
- 6 cm de alto (mayúsculas) con un ancho de trazo de 1.0 cm.

El nombre del piloto se colocará arriba en ambos lados del auto.

También en los guardabarros 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.

28.2 PLACAS DE PUERTAS / NÚMEROS DE COMPETICION / NOMBRE DE LOS PILOTOS



29 PUBLICIDAD

- 29.1** Los competidores podrán colocar cualquier tipo de publicidad en sus autos, siempre que:
- Esté autorizada por las leyes nacionales y las disposiciones de la CDA.

- No tenga carácter ofensivo o cause perjuicios
- Respete las disposiciones sobre los números de la competencia.
- No interfiera con la visual de la tripulación a través de las ventanas.
- Que cumpla con las disposiciones del Art. 10.6.2 del CDI.

29.2 El nombre de un constructor de automóviles no podrá estar asociado con el nombre del rally, ni aparecer en los espacios publicitarios obligatorios del organizador.

29.3 El texto de toda publicidad del organizador de carácter obligatorio deberá estar claramente indicado en el Reglamento Particular o informado en el boletín oficial ante del cierre de las inscripciones del rally.

El Organizador dispondrá de un panel de 40 cm. de alto por 25 cm. de ancho reservados para las publicidades oficiales obligatorias.

Si el concursante declina de usar esta publicidad, deberá abonar al organizador un arancel de equivalente a 300 unidades de combustible.

CONTROLES ADMINISTRATIVOS Y VERIFICACION TECNICA PREVIA

30 CONTROLES ADMINISTRATIVOS

30.1 HORARIOS

Los pilotos y copilotos que participan en el rally deben presentarse ante los controles administrativos de acuerdo con el programa publicado en el Reglamento Particular. Las multas por retraso se detallarán en el Reglamento Particular.

30.2 DOCUMENTOS REQUERIDOS

Durante los controles administrativos se verificarán los siguientes documentos originales y válidos:

- Licencia de concurrente (Emitida por CDA del ACA)
- Licencias de competencia de piloto y copiloto argentinos (Emitidas por CDA del ACA)
- Licencia de conducir válida del piloto y copiloto
- Pasaportes o identificación del piloto y copiloto
- Autorización ADN, para todos los concurrentes, pilotos y copilotos con licencias emitida por otras ADN's
- Verificar que este completo el formulario de inscripción
- Documentos de matriculación del auto de competir

Cualquier otro documento que un organizador desee examinar (por ejemplo, un certificado de cobertura de seguro de automóvil) debe figurar en el Reglamento Particular

31 VERIFICACION TECNICA DE LOS ELEMENTOS DEL RALLY ANTES DEL COMIENZO DE LA COMPETENCIA

31.1 GENERALIDADES

31.1.1 Un representante del equipo podrá presentar el auto para verificación técnica, salvo disposición en contrario del Reglamento Particular.

31.1.2 La verificación técnica realizada antes de la largada será de naturaleza completamente general, marca y modelo del auto, conformidad del auto según 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.

31.1.3 En la verificación técnica los competidores deberán presentar todos los ítems de vestimenta, incluyendo cascos y dispositivo de retención de cabeza aprobado por la FIA que se vayan a utilizar. Se verificará el cumplimiento del Anexo L Capítulo III.

31.1.4 Los autos deben tener sus protectores (Chapón) retirados para el sellado de las cajas de cambios y diferenciales, y es conveniente que se mantengan con el auto por si efectúa control de pesaje.

31.1.5 La tripulación o su representante, deberá exhibir la ficha original de homologación certificada completa del auto, así como cualquier extensión de ella.

31.1.6 Luego de la verificación técnica, si se constata que un auto no cumple con las disposiciones técnicas y/o de seguridad, se debe hacer que el auto cumpla con esas normas y se vuelva a verificar nuevamente en el momento y lugar mencionados en el

Reglamento Particular o donde lo indique el Delegado Técnico. Si el automóvil aún no cumple con las reglamentaciones, los Comisarios, a propuesta del Delegado Técnico Jefe, pueden denegar la largada

31.1.7 La Comisión Técnica de la CDA, en la primera participación de cada auto en el año, le entregará a cada concurrente el Pasaporte Técnico de ese auto, luego éste deberá ser presentado en todas las pruebas y/o cuando le sea requerido.

31.2 HORARIO

En el Reglamento Particular o en un Comunicado se establecerá un horario para las verificaciones técnicas.

32 VERIFICACIONES DURANTE EL RALLY

32.1 CONTROLES ADICIONALES

Se podrán efectuar controles sobre los ítems de seguridad, incluyendo la indumentaria, así también como el auto, las partes y/o conjuntos que fueron precintados en cualquier momento durante el rally, incluyendo el Shakedown, las Prácticas Libres y la Prueba Clasificatoria, si las hubiese, a discreción exclusiva y siguiendo las instrucciones del Delegado Técnico de la CDA y con el conocimiento de los Comisarios Deportivos.

La presencia de las cubiertas registradas y autorizadas, también pueden ser verificadas.

32.2 RESPONSABILIDAD DE LAS TRIPULACIONES

32.2.1 El competidor es responsable de la conformidad técnica de su auto en el desarrollo de todo el rally y debe ser capaz de proporcionar cualquier documento oficial relacionado.

32.2.2 En el caso de que una tripulación deba reemplazar una parte o conjunto identificado durante la asistencia de su auto, lo deberá notificar a las autoridades lo más rápido posible, 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.

32.2.3 En caso de que se coloquen marcas identificadoras, es responsabilidad del competidor ver que se preserven intactas desde la verificación técnica previa hasta el final del rally o hasta que sea autorizado el corte de los sellos o precintos. **En caso de que estas faltaran, se informará a los Comisarios Deportivos y sancionarán al infractor, pudiendo llegar hasta la exclusión.**

32.2.4 Es también responsabilidad de los competidores ver que cualquier parte del auto que se haya manipulado durante la inspección técnica se haya reinstalado correctamente.

32.2.5 Cualquier fraude que se descubra, y en especial marcas de identificación presentadas como originales que hayan sido fraguadas, se informará a los Comisarios quienes impondrán una sanción, **no sólo en el evento sino también solicitar el pase a Penalidades de la CDA.**

33 VERIFICACIONES FINALES

33.1 PARQUE CERRADO FINAL

33.1.1 Luego de cumplir con el último control horario, los autos deben ingresar a un parque cerrado donde permanecerán hasta que sean liberados por decisión de los Comisarios.

33.1.2 La clasificación provisoria se publicará a la hora especificada en el Reglamento Particular (o en un boletín), se realizará tan pronto como sea posible después de que el último automóvil se haya registrado en el control final, incluso si las verificaciones técnicas finales continúan en curso.

33.2 SELECCIÓN DE AUTOS

La inspección posterior al rally que involucre el desmantelamiento de un auto puede ser llevada a cabo tanto a discreción de los Comisarios, como virtud de una protesta o mediando la recomendación del Director de la Prueba y/o el Delegado Técnico a los Comisarios Deportivos.

33.3 FICHA DE HOMOLOGACIÓN

La ficha completa de homologación certificada y sus extensiones y otras documentaciones que sean necesarias deberán estar disponibles para la verificación final. Los documentos originales ADN correspondientes deberán estar disponibles en el caso de autos con homologación CDA.

CONDUCTA EN EL MANEJO

34 COMPORTAMIENTO

34.1 REGLAS GENERALES

34.1.1 Las tripulaciones siempre deberán comportarse de manera deportiva.

34.1.2 Cuando los autos se encuentran bajo régimen de parque cerrado (Art.63.1), solo los miembros de la tripulación o los oficiales podrán moverlos, en otro momento cualquier persona podrá empujar un auto a mano. Cualquier otra manera de mover el auto que no sea por la fuerza propia o a mano, está prohibida salvo otra que sea permitida en estas regulaciones.

Excepcionalmente, en las Pruebas Especiales, los autos pueden ser empujados para traerlos de vuelta a la carretera del rally o para despejar la ruta del rally.

34.1.3 Las exhibiciones (trompos) solo podrán realizarse cuando así lo permita el Reglamento Particular del rally.

34.1.4 Las tripulaciones siempre deberán conducir en dirección de la prueba especial (excepto al único efecto de dar la vuelta).

34.1.5 En los tramos de enlaces que son calles o vías públicas **abiertas** y al **inicio** de una Prueba Especial, el auto de competición deberá **conducirse con sus cuatro ruedas girando libremente sobre sus bandas de rodamiento. Cualquier automóvil que no cumpla con este artículo, será sancionado con un mínimo de 30 segundos para el infractor según el informe recibido. No obstante todo lo anteriormente mencionado**, los Comisarios podrán imponer una penalización adicional.

34.1.6 Está prohibido conducir durante la competición con un parabrisas muy dañado que obstruya significativamente la visión del conductor. Se le puede prohibir a la tripulación involucrada continuar por decisión de los Comisarios. Después de la reparación, la tripulación puede reiniciar, si corresponde, de conformidad con el Artículo 54.

Se permite conducir en una prueba especial sin un parabrisas instalado solo si ambos miembros de la tripulación usan gafas protectoras de acuerdo con la especificación EN 1938 o casco integral con visera cerrada.

Sin embargo, en cualquiera de los casos anteriores, la policía puede detener un automóvil y evitar que prosiga según las leyes nacionales de tránsito.

34.2 DURANTE EL RECONOCIMIENTO y/o ENLACES DEL SHAKEDOWN

34.2.1 Se hace hincapié en que el reconocimiento no es práctica. Todas las leyes de tránsito de Argentina deberán ser estrictamente cumplidas, así como la seguridad y los derechos de los demás usuarios de las calles y caminos, tanto durante los reconocimientos como en los enlaces del Shakedown.

34.2.2 El exceso de velocidad durante el reconocimiento de las Pruebas Especiales / Shakedown y cualquier ruta de enlace implicará una multa que aplicará el Director de la Prueba de la siguiente forma:

- Por encima del límite de velocidad: 50 unidades de combustible

Cualquier sanción de este tipo a las reglamentaciones, será notificada por el Director de la Prueba al competidor infractor.

34.2.3 Otras infracciones de tránsito durante el reconocimiento implicarán una multa que aplicarán los Comisarios Deportivos.

34.2.4 El monto de esta multa no se verá alterado por ninguna multa impuesta por la policía.

34.2.5 La multa se duplicará en caso de cometer una segunda infracción durante el reconocimiento del mismo rally

34.3 VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY / LEYES DE TRANSITO

34.3.1 Durante el rally, ambos miembros de la tripulación deben cumplir con las leyes nacionales de tránsito.

34.3.2 En el caso de una infracción de las leyes de tránsito cometidas por una tripulación que participa en la competencia, los oficiales de policía u oficiales que hayan notado la infracción deben informar al infractor de la misma manera que a los usuarios normales de la carretera

34.3.3 Si la policía o el funcionario deciden no detener al conductor en infracción, pueden, sin embargo, solicitar la aplicación de cualquier sanción establecida en la reglamentación aplicable, sujeto a lo siguiente:

- que la notificación de la infracción se realiza a través de canales oficiales y por escrito,

antes de la publicación de la clasificación provisoria

- que las declaraciones son suficientemente detalladas para que la identidad del conductor infractor se establezca sin que existan dudas, y que el lugar y la hora de la infracción sean precisos
- que los hechos no queden abiertos a varias interpretaciones.

34.3.4 Penalizaciones por infracciones durante la competencia del rally:

a) Primera infracción:

- Exceso de velocidad: Multa de 50 unidades de combustible por exceso de velocidad límite, aplicado por el Director de la Prueba.
- Aparte del exceso de velocidad: Otras sanciones pueden ser aplicadas por los Comisarios, según describe el art. 34.4.

b) Segunda infracción:

- Exceso de velocidad: Multa de 90 unidades de combustible por exceso de velocidad límite, aplicado por el Director de la Prueba.
- Aparte del exceso de velocidad: Otras sanciones pueden ser aplicadas por los Comisarios, según describe el art. 34.4.

c) Tercera infracción: Penalización de 10 minutos de tiempo aplicada por el Director de la Prueba.

d) Cuarta infracción: Descalificación aplicada únicamente por los Comisarios

Cualquier sanción de este tipo a las reglamentaciones, será notificada por el Director de la Prueba al competidor infractor.

Es de hacer notar que estas sanciones serán independientes de las que pueda aplicar la policía.

- 34.4.** Las sanciones previstas en el art. 34.2 y 34.3 no evitan que los Comisarios Deportivos impongan penalizaciones adicionales si lo consideran apropiado, según la Reglamentación vigente, pudiendo llegar hasta la penalización en tiempo o bien hasta retirar al la tripulación de la Clasificación de la carrera.

RECONOCIMIENTOS

35 RECONOCIMIENTO

35.1 AUTOS DE RECONOCIMIENTO

35.1.1 Requisitos Comunes:

- El auto deberá estar pintado de un solo color, sin publicidad, adhesivos, 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 podrá usar un sistema de intercomunicación "Liviano" (sin cascos)
- Pueden colocarse equipos de navegación a bordo
- Llevar adherido en el parabrisas delantero un calco triangular de 20 x 20 cms de lado con el número del vehículo de competición. Este debe ser provisto por la organización junto con el Libro de Ruta

Pueden utilizarse autos que conformen las siguientes especificaciones:

35.1.2 Autos estándar

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

35.1.3 Autos de producción

- El motor será de producción en serie (cumpliendo con las disposiciones del Grupo N)
- La caja de cambios será de producción en serie (cumpliendo con las disposiciones del Grupo N).
- El escape será de producción en serie con un nivel máximo de ruido dentro de la tolerancia legalmente permitida por el país organizador.
- Las suspensiones deberán cumplir con las disposiciones del Grupo N
- Se autoriza la colocación de una barra antivuelco de seguridad de acero que cumpla con los artículos 253-8.1 a 8.3 del Anexo J.
- Se autoriza el uso de butacas de colores similares a los del interior del auto.
- Las llantas son libres dentro de los límites del Anexo J, Grupo N.

35.2 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, salvo que se establezca de manera distinta en el Reglamento Particular.

35.3 RESTRICCIÓN DE RECONOCIMIENTO

A partir de la publicación del Reglamento Particular, todo piloto, copiloto, o cualquier otro miembro del equipo que haya inscripto o tenga intención de inscribirse en un rally del campeonato y desee conducir en cualquier camino que sea o pueda ser utilizado como Prueba Especial en el Rally. Sólo podrá hacerlo después de haber obtenido el permiso por escrito del organizador. En caso de incumplimiento de esta norma, el concurrente del equipo infractor será informado a los comisarios deportivos.

35.4 DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO

35.4.1 HORARIOS

El reconocimiento deberá tener lugar de acuerdo con los horarios fijados por el organizador. El reconocimiento fuera del cronograma dado por los organizadores es considerado una infracción seria. Los comisarios deportivos aplicarán las sanciones que consideren apropiadas según la gravedad de la infracción.

La participación en el reconocimiento no es obligatoria.

35.4.2 RESPETO AL HORARIO DE RECONOCIMIENTO

Una persona vinculada a la tripulación inscripta o en la ruta de un tramo cronometrado del rally podrá ingresar (salvo a pie), solo con la autorización expresa del Director de la Prueba, después de la publicación del Reglamento Particular y hasta que finalice esa Prueba Especial, y sea abierta al tráfico público y ya no sea utilizada dentro del rally. No obstante, las disposiciones del Art. 35.3 deben respetarse.

El reconocimiento de una Prueba Súper Especial, si se incluye en la competencia del rally, no se considerará como parte del programa de reconocimiento.

35.4.3 NÚMERO DE PASADAS.

El número de pasadas se limitará a dos por tripulación en cada Prueba Especial (las Pruebas Especiales que se disputen dos veces serán considerados como una Prueba Especial). Durante el reconocimiento habrá oficiales deportivos de control en la largada y en la llegada de cada prueba especial para registrar el número de pasadas. Las tripulaciones solo estarán autorizadas a ingresar y a salir de las Pruebas Especiales a través de los controles de largada y de finalización.

Podrán realizarse otro tipo de controles dentro del recorrido de las Pruebas Especiales.

Si el seguimiento satelital es Obligatorio, puede ser analizado ante cualquier infracción. El Control por las Autoridades Deportivas, es Opcional.

35.4.4 VELOCIDAD DURANTE EL RECONOCIMIENTO

El organizador deberá determinar el límite de velocidad en las Pruebas Especiales.

Tales límites deberán aparecer en el Reglamento Particular y podrán ser verificados en cualquier momento durante el reconocimiento.

Para monitorear la velocidad durante el reconocimiento, es obligatorio que cada vehículo utilizado para el reconocimiento esté equipado con el sistema de seguimiento SIRIUS. Cualquier interferencia con el sistema durante el reconocimiento resultará en que el competidor sea reportado a los Comisarios.

35.4.5 SHAKEDOWN

No es obligatorio incluir el Skakedown en el programa de reconocimiento.

35.4.6 NÚMERO DE PERSONAS

Durante el pasaje a través de cada prueba especial estará autorizada la tripulación del auto inscripta en el evento, pudiendo así mismo llevar sólo un tercer pasajero como máximo, siendo EXCLUSIVA RESPONSABILIDAD DE LA TRIPULACIÓN por la presencia del mismo. Este acompañante NO puede estar inscripto dentro del Evento.

Si se comprueba que el vehículo de Reconocimiento está integrado por más de tres personas o bien que el tercer pasajero participa oficialmente del Rally, la tripulación será sancionada por las Autoridades Deportivas.

SHAKEDOWN

36 REQUISITOS PARA EL SHAKEDOWN

36.1 GENERALIDADES

El Shakedown podrá organizarse como un medio y una oportunidad de promoción y de

prueba de los autos por parte de los competidores.

36.2 DESARROLLO DEL SHAKEDOWN

36.2.1 La sesión de práctica (Shakedown) se llevará a cabo como si fuera una instancia de carrera dentro del rally e incluirá todas las medidas de seguridad adecuadas. El tramo debe ser representativo del rally.

36.2.2 La sesión de prácticas puede desarrollarse usando el recorrido de una Prueba Súper Especial o parte de una Prueba Especial del rally.

36.2.3 Para la aplicación del artículo 34.2 la sesión de práctica se considera parte del reconocimiento.

36.2.4 El tipo y el piso del camino de la sesión de práctica debe ser el mismo que el de la mayoría de las Pruebas Especiales.

36.2.5 Se realizarán los días viernes en los horarios que se detallen en el Reglamento Particular divididas en dos (2) grupos. En primer lugar se realizará el shakedown para los pilotos de la clase RC5, RC4, RC3 (tracción simple) y Copa Toyota, luego lo harán los de las clases RCMR y la RC2 (tracción Integral). La duración de las tandas será de 1:30 hs para el grupo de tracción simple, 1:30 hs para los tracción integral. Sus horarios serán definidos en el RPP.

36.2.6 Cada tripulación podrá realizar, dentro del tiempo establecido para su clase, la cantidad de pasadas que desee, salvo que el RPP indique una cantidad estipulada.

36.2.7 Los neumáticos utilizados en el Shakedown deben ser los provistos por el proveedor designado por ACRA.

36.2.8 La utilización de cámaras a bordo colocadas en el exterior del vehículo debe ser autorizada por el Delegado Técnico de la CDA

36.2.9 Ningún auto podrá realizar el Shakedown si no posee en el parabrisas el adhesivo que indica que el auto cumplió con la verificación técnica previa.

36.3 DESCARGO DE RESPONSABILIDAD

Cualquier persona (**Mayor de edad**) 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. **El pasajero debe llevar todo el equipo de seguridad de acuerdo con el Reglamento Particular del rally y de conformidad con el Apéndice L del Código.-**

36.4 REQUISITOS ADMINISTRATIVOS Y TÉCNICOS

Antes de la sesión de práctica los autos deberán pasar por la verificación técnica. En los autos que corresponda, el motor, toda la transmisión y las partes mecánicas mencionadas en este reglamento deberán estar sellados.

Las tripulaciones deben haber cumplido con la verificación administrativa

36.5 ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN

Un concursante cuyo auto se avería durante el shakedown y no llegue a tiempo como para asistir a la ceremonia de largada, debe no obstante asistir a la ceremonia de largada según lo indica el Art. 39.

36.6 EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y EL PASAJERO A BORDO

Durante el Shakedown, toda persona a bordo debe utilizar cascos homologados y toda la indumentaria y el equipamiento de seguridad requeridos de acuerdo con el Anexo L, Capítulo III - Equipamiento de la Tripulación, y debe ajustarse correctamente su cinturón de seguridad. Todo incumplimiento será penalizado

36.7 ASISTENCIA DURANTE EL SHAKEDOWN

La asistencia de los autos solo puede llevarse a cabo en el Parque de Servicio principal, o en otra área que sea autorizada en el Reglamento Particular.

37 PRÁCTICA LIBRE / PRUEBA DE CLASIFICACIÓN

No Aplica

38 ACTIVIDADES DE PROMOCIÓN PREVIAS

Las actividades promocionales previas se sugieren hacerlas después de la finalización del shakedown oficial.

Para ello, se habilitará un periodo de hasta 30 minutos para realizar estas actividades que deberán ser anunciadas por medio de una nota dirigida al Director de la Prueba

Las medidas de seguridad deben ser mantenidas.
No se permite transportar menores de edad
Es obligatorio que los transportados vayan con los cinturones de seguridad correctamente colocados, buzos antifiama y casco.
El piloto, deberá contar con licencia deportiva y médica habilitante.
En caso de comprobarse el no cumplimiento de alguno de estos requisitos, el organizador será sancionado con una multa monetaria equivalente a 1000 unidades de combustible.

LARGADA Y RELARGADA

39 LARGADA CEREMONIAL

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 para la ceremonia quedan a criterio del organizador. El cronograma y lugar de cualquier ceremonia deberá ser indicado en el Reglamento Particular.

Es obligatorio para las tripulaciones que tomen parte de esta ceremonia, asistir con la vestimenta de competir (buzo y calzado).

Cuando una tripulación esté imposibilitada de participar de la largada ceremonial con su auto de competencia, se le permitirá comenzar el resto del rally en el horario de largada que se le haya asignado para el CH0, 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 la vestimenta del equipo y en su debido horario.

40 LARGADA DEL RALLY

40.1 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 salida, como se informa en el Reglamento Particular.

Las penas exclusivamente económicas por la llegada del auto excedido al horario establecido a esas áreas de largada se especificarán en el Reglamento Particular.

No se permite realizar tareas de asistencia en el área de largada.

40.2 DEMORA MÁXIMA EN LA LARGADA

Cualquier tripulación que se presente más de 15 minutos tarde a la largada de una sección, no se le permitirá la largada en esa sección.

40.3 ACTIVIDADES PROMOCIONALES

Los pilotos y tripulaciones participantes tienen la obligatoriedad de participar en los eventos promocionales organizados por ACRA 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.

41 ORDEN DE LARGADA E INTERVALOS

41.1 REQUISITO PARA UN ORDEN DE LARGADA REVISADA

El orden de largada permanecerá sin cambios hasta que se haya completado al menos el 10% de la distancia total de las Pruebas Especiales detalladas en el itinerario oficial.

41.2 REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS

El Director de la Prueba puede, por razones de seguridad y con conocimiento de los comisarios, reposicionar a los pilotos o modificar el intervalo de tiempo entre los autos.

41.3 ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1

41.3.1 El orden de largada de la etapa 1 será por clases y en el siguiente orden: RC2 - RCMR – **Copa Toyota** - RC4 – RC3 – RC5.

41.3.2 En la primera fecha del campeonato los pilotos de las clases RC2 se ordenarán de

acuerdo al puntaje final que hayan obtenido en el Campeonato 2024.

A continuación se ordenarán los pilotos que participen de la clase RCMR, Copa Toyota, RC4, RC3, y RC5 ordenados por el puntaje final obtenido en el Campeonato 2024 en la clase en que se inscriben.

Los pilotos que no hayan obtenido puntos en 2024 en la clase en que se inscriben, serán ordenados por sus antecedentes por el Director de la Prueba con el acuerdo de los Comisarios Deportivos

A la vez el Director de la Prueba en acuerdo con los Comisarios Deportivos podrá reposicionar a pilotos de prioridad de otras ADN's con antecedentes destacados registrados en campeonatos nacionales y/o internacionales-

41.3.3 A partir de la fecha 2 del Campeonato, en cada clase los pilotos iniciarán la etapa 1 ordenados por las posiciones que ocupen hasta la fecha precedente en el Campeonato del año en curso.

41.3.4 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 ambas etapas será preparado por la Dirección de la Prueba y consensuado con el Colegio de Comisarios Deportivos

41.4 ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS SUBSIGUIENTES

41.4.1 El orden de largada para las etapas subsiguientes se basará en la clasificación según los tiempos totales empleados hasta la última Prueba Especial de la etapa anterior. Dependiendo de la hora de publicación y el horario de cierre del Parque Cerrado entre Etapas, se analizará la posibilidad de incluir las penalizaciones que pudieran surgir en el Parque de Servicios de final de Etapa.

41.4.2 Nuevamente se ordenarán por clases según el orden mencionado en el Art. 41.3.1

41.4.3 Con el fin de mejorar la cobertura televisiva en directo, o cuestiones deportivas y comerciales, ACRA podría solicitar que se modifique el orden de marcha de algunos autos en un reagrupamiento previo a la disputa del Power Stage o algún Super Especial. Cualquier otra propuesta de largada distinta a la habitual, deberá ser analizada y tratada por la CDA indefectiblemente, quién será la única en autorizarla o no.

41.5 INTERVALO DE LARGADA

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

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

Para tener en cuenta las características técnicas de los autos el intervalo entre clases puede ser considerado

CONTROLES

42 CONTROLES - REQUISITOS GENERALES

42.1 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

Todos los controles, es decir el control de paso y de tiempo, largada y llegada de Pruebas Especiales incluido control de stop, áreas de reagrupamiento, las zonas de reabastecimiento de combustible, las zonas de marcado de neumáticos y las zonas de prensa, se indicarán por medio de pancartas estandarizadas aprobadas por la FIA/CDA que cumplan con los dibujos y distancias que figuran en el Anexo I y serán indicadas en el Libro de Ruta.

42.2 BARRERAS DE PROTECCIÓN

Un área de por lo menos 5 metros tanto antes como después del control deberá estar protegida por barreras de ambos lados del camino para permitir que las tareas de control se lleven a cabo, siendo exclusiva responsabilidad del organizador en cumplir con este armado. 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. **Cualquier presencia de otras personas que no cumplan con las funciones anteriormente mencionadas, deberán estar por fuera de las barreras 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 Especial.

42.3 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.

42.4 HORARIO DE INSTALACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

42.4.1 Los controles deberán estar listos para funcionar por lo menos 60 minutos antes del tiempo previsto para el pasaje del primer auto en competencia.

42.4.2 Salvo decisión en contrario de parte del Director de la Prueba, cesarán sus operaciones 30 minutos más tarde del tiempo de presentación del último auto en competencia.

42.4.3 La cantidad mínima de oficiales deportivos en salidas y llegadas de pruebas especiales, debería ser de tres personas en cada uno de ellos.

42.4.4 De no haber una correcta comunicación entre el puesto de control y la dirección de la prueba no se podrá habilitar el tramo para su disputa.

42.5 SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN

42.5.1 Las tripulaciones deberán hacer el control de ingreso en la secuencia correcta y en la dirección de la ruta del rally.

42.5.2 Está prohibido reingresar al área de control.

42.6 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

42.6.1 Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones de los oficiales deportivos de cualquier control. En caso de no hacerlo se informará a los Comisarios.

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

42.7 ÁREAS PARA LA PRENSA (CUANDO SEA APLICABLE)

Se establecerá un área para la prensa delimitada por barreras antes de la pancarta amarilla de ingreso al área de control horario, en todos los parques de servicio, zonas remotas de servicio, zonas de cambio de neumáticos (excepto las previstas en el Artículo 57.2.1), en todos los reagrupamientos (excepto los nocturnos, si están precedidos por un parque de servicio, de asistencia remota o de reagrupamiento) y dentro del parque de espera antes del procedimiento del podio en la llegada. El acceso a esta área estará limitado al personal que posea el pase correspondiente. Los Organizadores pueden planificar el cronograma y los horarios para que las tripulaciones estén un mínimo de 15 minutos en la zona de prensa. Además, las zonas de prensa deben estar claramente marcadas en el Libro de Ruta.

42.8 INTERCAMBIO DE DATOS DE CÁMARAS A BORDO Y PUNTOS DE MANTENIMIENTO DE CÁMARAS

Los organizadores pueden establecer puntos de intercambio de cámaras a bordo (CAB) dentro del itinerario. Dichos puntos serán notificados en un boletín (que puede ser emitido por el Director de la Prueba) y son exclusivamente para el intercambio de datos de video y el ajuste/mantenimiento de las cámaras.

También puede realizarse el intercambio de datos de video y el mantenimiento de cámaras en el área para la prensa, en áreas de reagrupamiento o parques cerrados, y en las salidas de las zonas de reabastecimiento de combustible remotas, con la aprobación del Director de la Prueba. Este trabajo solo debe realizarse en presencia de un miembro del equipo, y el equipo debe hacer llegar esta solicitud al Director de la Prueba antes del inicio del rally.

Todas estas tareas se realizarán bajo la supervisión de un delegado técnico o un oficial del rally.

43 CONTROLES DE PASO

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

44 CONTROLES HORARIOS

44.1 FUNCIONAMIENTO

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

44.2 PROCEDIMIENTO DE CONTROL

44.2.1 El procedimiento de control comienza en el momento en que el auto pasa la pancarta de ingreso al área de control horario.

44.2.2 Entre la pancarta de ingreso al área de control horario y el control, la tripulación tiene prohibido detenerse por cualquier razón o conducir a una velocidad anormalmente lenta.

44.2.3 La toma de tiempo real y el registro del mismo en el carné 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.

44.2.4 El tiempo real deberá corresponder al momento exacto en el cual uno de los miembros de la tripulación entregue el carné de control al oficial correspondiente.

44.2.5 Entonces, manualmente o por medio de un dispositivo de impresión, el oficial que corresponda marcará la tarjeta con el tiempo real en el que el carné de control le fue entregado, y nada más.

44.2.6 El horario de control es el obtenido al sumarle al tiempo ideal asignado para el sector, el horario de largada de la prueba especial o del CH previo. Estos tiempos son expresados al minuto.

44.2.7 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 ese horario de control.

44.2.8 La tripulación no será sancionada por hacer el control antes de tiempo, si el auto ingresa al área de control durante el minuto ideal de chequeo o en el minuto precedente.

44.2.9 La tripulación no será sancionada por demora si el acto de entrega del carné al oficial correspondiente se produce durante el minuto ideal de presentación.

44.2.10 Cualquier diferencia entre el horario ideal de presentación y el real se penalizará de la siguiente manera:

a) Por presentación tarde: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.

b) Por presentación adelantada: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

44.2.11 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.

44.2.12 Si se detecta que una tripulación no ha observado las reglas para el procedimiento de control, el oficial a cargo del control deberá hacer de esto el tema de un informe por escrito y enviarlo inmediatamente al Director de la Prueba.

Puntualmente para el caso de aquel que ingrese en la zona de control (pancarta amarilla) más de un minuto antes de la hora concreta de registro, se impondrá una sanción apropiada y/o sugerida: 1° Oportunidad: Apercibimiento 2° Oportunidad: Penalización en tiempo.

44.2.13 A criterio del Director de la Prueba, una tripulación que ha sido sancionada por presentación adelantada, puede ser neutralizada por la cantidad de tiempo necesaria para salir en el orden originalmente previsto.

44.3 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Cuando un control horario es seguido de un control de largada para una prueba especial, se deberá aplicar el siguiente procedimiento:

44.3.1 En el control horario al finalizar un tramo de enlace, el oficial correspondiente ingresará en el carné tanto el horario de chequeo de la tripulación como su tiempo provisorio de largada. Deberá haber una brecha de 3 minutos para permitir que la tripulación se prepare para la largada de la Prueba Especial y vaya a la línea de largada.

44.3.2 Si dos o más tripulaciones hacen el chequeo en el mismo minuto, sus tiempos provisorios de largada para esa Prueba Especial 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.

44.3.3 Una vez que haya hecho el chequeo en el control horario, el auto concursante será conducido al control de largada de la Prueba Especial desde donde la tripulación deberá salir de acuerdo con el procedimiento establecido en estas disposiciones.

44.3.4 Si hubiera alguna diferencia entre los tiempos provisorios y reales de largada, el tiempo ingresado por el oficial en la largada de la Prueba Especial será el válido, a menos que los Comisarios decidan lo contrario.

44.3.5 El horario de largada de la Prueba Especial será el horario de inicio para calcular el registro del siguiente control horario.

44.4 ZONA DE CALENTAMIENTO DE NEUMATICOS (TWZ)

44.4.1 La inclusión de una zona de calentamiento de neumáticos entre el Control de Tiempo y el inicio de una Prueba Especial es opcional para el organizador. Para ser utilizado como TWZ, el camino debe configurarse como Prueba Especial, excepto los vehículos de rescate, que permanecerán posicionados después del inicio de la Prueba Especial.

44.4.2 Para incluir una Zona de Calentamiento de Neumáticos, la distancia entre el Control Horario y el siguiente inicio de la Prueba Especial será como mínimo de 500 metros. La TWZ debe estar marcada en el Road Book.

44.4.3 El TWZ comienza después del Control Horario indicado con una pancarta "TWZ" y termina con una pancarta "TWZ Fin". Los pilotos deben poder detener el automóvil en cualquier momento en caso de peligro. Está estrictamente prohibido detenerse deliberadamente en la TWZ o conducir en la dirección opuesta. Habrá un mínimo de 100 m entre el tablero "TWZ Fin" y el inicio de la Prueba Especial, donde las tripulaciones deben conducir a baja velocidad hasta la posición en la línea de salida.

44.4.4 El procedimiento de salida para la Prueba Especial se establece en el art. 48. La brecha de 3 minutos puede aumentarse considerando la longitud de la TWZ para permitir que la tripulación caliente los neumáticos y se prepare para la salida de la Prueba Especial.

44.4.5 Antes de conducir en la TWZ, la tripulación debe estar equipada según lo establecido en el Artículo 53.1.

44.4.6 Todas las regulaciones no modificadas por este artículo permanecen sin cambios y son válidas.

44.4.7 Los organizadores pueden modificar este reglamento en el Reglamento Particular, que no puede, sin embargo, alterar el reglamento mencionado anteriormente.

45 RETRASO MAXIMO PERMITIDO

45.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

Cualquier retraso que exceda los **30** minutos del tiempo previsto entre dos controles horarios de la carrera o una demora acumulativa de 30 minutos al final de cada sección o de una etapa, resultará en que el competidor se considere retirado en ese control y la penalización total acumulada por llegada tardía (Art. 44.2.10.a) será aquella prevista por 30 minutos de atraso. Sin embargo, si esto sucede en la etapa 1, la tripulación puede reiniciar el rally en la etapa 2 según las disposiciones especificadas para el Campeonato. Al calcular dicho tiempo de retraso, se aplica el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

45.2 LLEGADA ADELANTADA

La llegada adelantada, bajo ninguna circunstancia, permitirá a la tripulación reducir la demora que se considera para el atraso máximo permitido.

45.3 NOTIFICACIÓN DE EXTENSION DE DEMORA MAXIMA PERMITIDA

La notificación por exceder del tiempo máximo permitido según el Art. 45.1 sólo puede ser anunciada al final de una sección.

46 CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

46.1 PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO

46.1.1 Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones recibirán instrucciones sobre sus horarios 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 retirarse del lugar.

46.1.2 Todas las tripulaciones deben estar preparadas para estar presentes durante 5 minutos en una zona de autógrafos, que se ubicará en un lugar adyacente al área de control horario al cual el público tenga acceso.

46.2 SALIDA DE UN REAGRUPAMIENTO

Excepto después de un reagrupamiento nocturno y antes del inicio de la Power Stage (si corresponde), los coches saldrán en el orden de llegada al reagrupamiento o al CH anterior (en el caso de Flexi) si corresponde. Sin embargo, si uno o varios autos se retrasan debido a la interrupción o demora de una Prueba Especial o por cualquier otro motivo y así llegan al reagrupamiento en un orden anormal, el Director de la Prueba podrá, con el conocimiento

de los Comisarios, reposicionar los autos involucrados en esta situación,

TRAMOS CRONOMETRADOS – PRUEBA ESPECIAL

47 GENERALIDADES

47.1 TOMA DE TIEMPOS

Para las Pruebas Especiales, la toma de tiempos será a la décima de segundo.
Para prácticas libres y prueba clasificatoria (si las hubiera), la toma de tiempo será a la milésima de segundo.

48 LARGADA DE UNA PRUEBA ESPECIAL

48.1 PUNTO DE LARGADA

Las Pruebas Especiales comienzan con una largada detenida, 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 la Prueba conceda alguna excepción

48.2 PROCEDIMIENTO DE LARGADA

48.2.1 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.

48.2.2 Debe haber una línea de largada fija (tanto en tierra/ripió, pavimento o nieve) y la fotocélula de detección de falsa largada debe estar colocada 50 cm. después de la línea de largada

48.2.3 Después de que la hora de inicio real se haya escrito en la tarjeta de tiempo, la misma debe devolverse a la tripulación lo antes posible

48.2.4 Cuando el auto llegue a la línea de largada, el oficial se colocará frente al auto con un indicador para definir la posición exacta del auto. Un minuto antes de la hora de largada, pero no antes de que el auto se haya detenido en su posición exacta, el oficial dejará esta posición y la tripulación se referirá al reloj de cuenta regresiva automática. Cualquier cambio posterior de la posición del auto hasta su hora de largada no está permitido y se informará a los Comisarios.

48.3 PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA

En caso de tener que usar un procedimiento manual de largada luego de devolver el carné 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.

48.4 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN

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

48.4.2 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 la Prueba Especial se dispute o no.

48.4.3 Cualquier auto que no pueda arrancar desde la línea de largada dentro de los 20 segundos de dada la señal para hacerlo, será considerado como retirado y el auto será desplazado inmediatamente a un lugar seguro. Si el hecho sucede en la etapa 1, a este auto se le permitirá participar del día siguiente según Art. 54 de estas Reglamentaciones.

48.5 DEMORA DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Cuando la disputa de una prueba especial ha sido demorada por más de 20 minutos, los espectadores deberán ser advertidos de que el tramo está por recomenzar luego del paso de un coche de seguridad. Alternativamente la prueba especial será detenida.

48.6 FALSA LARGADA

Una largada en falso, especialmente cuando se produce antes de que se haya dado la

señal, será sancionada de la siguiente manera:

1ª falta: 10 segundos

2ª falta: 1 minuto

3ª falta: 3 minutos

Faltas posteriores: a discreción de los Comisarios.

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

49 FINALIZACIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL

49.1 LÍNEA DE LLEGADA

El tiempo de finalización de una prueba especial se registra en una línea de llegada en velocidad **propia del auto**, la cual debe estar ubicada en un lugar en que se espere que los autos vayan más lentos y al menos 200 metros antes de la línea de stop. El área entre la llegada en movimiento y la línea de stop debe estar libre de lomos, cortes o rincones engañosos o de peligros tales como guardaguanados 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 usando barreras/células electrónicas, 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.

49.2 PUNTO DE STOP

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

Las áreas de detención de los tramos cronometrados (stop), serán limitadas por paneles publicitarios, vallas o encintados (art. 42.2) de manera que los oficiales deportivos puedan realizar las tareas indicadas en este artículo, sin inconvenientes. Los integrantes de equipos y allegados a la tripulación podrán permanecer por afuera de los límites de esa zona. Cualquier incumplimiento de esta disposición será informada a los comisarios quienes podrán imponer sanciones.

50 POWER STAGE

50.1 ANUNCIO

En cada rally del Campeonato Argentino, el organizador incluirá una prueba especial denominada "Power Stage" con el objetivo de mejorar la calidad competitiva del evento.

50.2 CARACTERÍSTICAS

Esa Prueba Especial debe ser:

- La última prueba de la etapa 2 del rally, que supere los 8 kms de extensión.
- Decidida en común acuerdo entre el organizador y ACRA y aprobada por la CDA
- Correr como prueba especial del evento para todos los participantes que se mantienen en competencia.
- Representativa del rally
- Puede estar precedida por un reagrupamiento
- Cronometrada al milésimo de segundo

50.3 En caso de reagrupamiento el orden de largada y los intervalos de los autos que serán cubiertos por la televisación en directo será decidido por ACRA (responsable de TV en vivo) en acuerdo con el Director de la Prueba. El orden de largada y los intervalos para estas tripulaciones serán comunicados por el Director de la Prueba en el reagrupamiento que precede al Power Stage.

Los Comisarios Deportivos deben ser informados de las decisiones tomadas

50.4 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS DEL "POWER STAGE"

- Los puntos se otorgarán de acuerdo con la escala descrita en art. 3.2.1.
- A los efectos de la asignación de puntos, la clasificación del Power Stage se calculará utilizando el tiempo de la prueba especial más cualquier otra penalización de tiempo

acumulada en esta prueba, incluyendo cualquier largada en adelanto.

- Para sumar puntos, una tripulación debe haber completado el sector correspondiente a esa prueba especial (hacer su presentación en el Control Horario de cierre de ese sector)
- En caso de la tripulación que no complete el sector, los puntos correspondientes a la posición que haya ocupado, le serán asignados a la tripulación clasificada en la posición siguiente y así sucesivamente.

- Si la Power Stage se detiene definitivamente en alguna de las clases antes de que todas las tripulaciones elegibles para comenzar el Power Stage hayan tenido la oportunidad de completar la prueba, los Comisarios Deportivos pueden decidir que no se otorguen puntos para el Power Stage para esas clases.

- 50.5** A los efectos de la TV en vivo, puede haber entrevistas y/o una ceremonia de podio tras el control de STOP de la prueba. Los organizadores pueden detener cualquier coche y su tripulación en el tramo de enlace inmediatamente después del control de STOP, para que puedan participar de esa ceremonia. Estas tripulaciones estarán orientadas por los oficiales en el mando del control STOP del tramo, quienes podrán, en su caso, modificar el tiempo permitido para el siguiente tramo de enlace.

51 CARACTERISTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

51.1 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

51.1.1 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 desde las distintas posiciones de largada.

51.1.2 La inclusión de una Prueba Súper Especial es opcional.

51.2 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.

51.3 DETENCIÓN DE LA DISPUTA DE UNA PSE / SEGURIDAD

51.3.1 Un sistema de banderas rojas desplegado por oficiales o luces rojas debe posicionarse para que los competidores se detengan o disminuyan la velocidad. Artículo 53.5

51.3.2 Para garantizar la seguridad, el auto de un competidor que no complete en forma correcta el tramo, los organizadores podrán transportarlo al final del mismo, al Parque de Asistencia o al Parque Cerrado Final, según se detalle en el Reglamento Particular

51.3.3 Si el escenario lo requiere, el organizador deberá entregar a la CDA un plan por separado que cumpla con las condiciones estándar de seguridad para el lugar. Esto será verificado por las autoridades actuantes en el rally.

51.4 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 programada 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 asistencia o reagrupamiento nocturno, según corresponda, se le permitirá realizar reparaciones y continuar la prueba desde el control horario de salida del reagrupamiento nocturno. El vehículo podrá ser reparado a discreción del competidor. Sin embargo, deberá ser ingresado al reagrupamiento nocturno antes de la siguiente sección, a más tardar una hora antes de la salida programada para el primer vehículo.

El tiempo que se le otorgará para la Prueba Súper Especial a las tripulaciones involucradas en esta condición, será indicado en el Reglamento Particular de la prueba.

52 INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Cuando se interrumpe o detiene una prueba especial por cualquier motivo, El Director de la Prueba le asignará a cada tripulación un tiempo que se considerará el más justo. El Director de la Prueba publicará la notificación correspondiente. Sin embargo, ninguna tripulación que sea responsable en forma individual o conjunta de detener el tramo puede beneficiarse de esta medida.

52.1 Reconocimiento de Tiempo: Sólo se podrán analizar los reclamos que presenten y se puedan recabar de los mismos una información clara y contundente en base a: Cámara a bordo (propia o de otro auto en cuestión), con la imagen precisa del equipo de seguimiento GPS

(Sirius), y el análisis de los tiempos en el mismo tramo (sea anterior o posterior), como así cualquier otro elemento que se considere valioso para definir si existe posibilidad de reconocimiento o no por parte de las Autoridades deportivas.

53 SEGURIDAD DEL CONCURSANTE

53.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES

Siempre que un auto esté en movimiento en una Prueba Especial y hasta el control stop, 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 la Tripulación, y deberán tener los cinturones de seguridad correctamente abrochados. Cualquier infracción será sancionada por los Comisarios.

53.2 EQUIPAMIENTO DE LOS AUTOS

53.2.1 En el caso de que se disponga de una consola de emergencia de seguridad (Sistema de Seguimiento) el sistema debe ser de fácil visión y acceso para el piloto y copiloto sentados y con sus arneses colocados

53.2.2 SEÑALES DE SOS/OK

Cada auto en competencia llevará un cartel con la señal "SOS" en rojo y en el reverso una señal "OK" en verde que mida por lo menos 42 centímetros x 29,7 centímetros (A3). El letrero debe colocarse en el automóvil y ser fácilmente accesible para ambos conductores.

53.2.3 Cada coche de la competencia debe llevar un triángulo reflectante rojo.

53.3 INCIDENTES EN UNA PRUEBA ESPECIAL / SEÑALES SOS - OK

53.3.1 En el caso de un accidente donde se requiere atención médica urgente, se aplica lo siguiente:

- El switch SOS en la consola de emergencia (Sistema de Seguimiento) debe activarse lo antes posible (si es aplicable)

Cuando sea posible, el letrero rojo "SOS" debe mostrarse de inmediato a los siguientes automóviles y a cualquier helicóptero que intente ayudar.

- Tan pronto como sea posible, debe colocarse el triángulo reflectante rojo en una posición visible en el mismo lado de la carretera que el automóvil, al menos 50 metros antes de la posición del automóvil, para advertir a los siguientes conductores, incluso si el automóvil está fuera del camino.

53.3.2 Cualquier tripulación a la que se le muestre el cartel rojo "SOS", o que vea un automóvil que ha sufrido un accidente, y no se muestra el signo OK, se detendrá de inmediato y sin excepción para prestar asistencia. Todos los autos siguientes también pararán. El segundo automóvil en la escena procederá a informar al siguiente punto de radio.

Los autos subsiguientes deberán dejar una ruta despejada para los vehículos de emergencia.

A todas las tripulaciones detenidas por este procedimiento se le asignará un tiempo de acuerdo con el art. 52

53.3.3 En el caso de un accidente donde no se requiere intervención médica inmediata, o de que un automóvil se detenga por cualquier otro motivo en una Prueba Especial, ya sea temporal o permanentemente, se aplica lo siguiente:

- El switch OK en la consola de emergencia (Sistema de Seguimiento) debe ser activado dentro de un minuto (si es aplicable)

- El letrero verde "OK" debe mostrarse de inmediato a los siguientes automóviles o a cualquier helicóptero que intente ayudar.

- Si la tripulación abandona el vehículo, debe mostrar el letrero "OK" para que sea claramente visible para todas las tripulaciones siguientes.

- El triángulo rojo debe colocarse en una posición visible del mismo lado de la carretera que el automóvil detenido, por un miembro de la tripulación al menos 50 metros antes de la posición del automóvil, para advertir a los siguientes conductores, incluso si el auto está fuera del camino.

53.3.4 Si la pantalla de la consola de emergencia muestra el SOS, el OK o Señal de peligro, entonces esta señal es el equivalente a la visualización del letrero SOS/OK o el triángulo reflectante rojo.

53.3.5 Si no fuera posible, por cualquier razón, mostrar la placa OK / SOS en cualquiera de las anteriores situaciones, esto puede ser reemplazado por un lenguaje de señas evidente y claramente comprensible mostrado por la tripulación fuera del auto:

- un brazo y un pulgar hacia arriba para indicar "OK"
- brazos cruzados sobre la cabeza para indicar "SOS"



53.3.6 Cualquier tripulación que pueda cumplir con las reglas mencionadas anteriormente pero no lo haga, será informada por el Director de la Prueba a los Comisarios

53.3.7 El libro de ruta deberá contener una página que indique el procedimiento en caso de accidente.

53.3.8 Cualquier tripulación que se retire de un rally debe informarlo a los organizadores lo antes posible, excepto en caso de fuerza mayor.

Si el retiro es producido por cualquier clase de accidente (solo se excluye el motivo de rotura mecánica) la tripulación esta 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 criterio de los Comisarios.

53.3.9 Si se comprueba que una tripulación, ha usado su matafuegos de mano para socorrer a otro auto, le ha quedado sin carga y debe seguidamente iniciar una PE, se informará a la autoridades de la prueba quienes podrán con el autorización de los Comisarios Técnicos, permitirle continuar con el segundo dispositivo apto dentro del vehículo. (Si es necesaria su revisión, se lo podrá neutralizar antes de su largada).

53.4 INCIDENTE EN UNA PRUEBA ESPECIAL QUE IMPLICA A UNA PERSONA QUE NO ES UN MIEMBRO DE UN EQUIPO

Si una tripulación estuviera involucrada en un accidente en el cual un miembro del público haya sufrido lesiones físicas. El auto debe detenerse inmediatamente, y debe seguir el procedimiento establecido en el Artículo 53.3.1.

53.5 USO DE BANDERAS ROJAS

53.5.1 Banderas rojas electrónicas (cuando sea aplicable)

Se utilizarán banderas rojas electrónicas en todos los autos de competencia. Cuando es activado desde el control de rally, la Pantalla de Emergencia la consola se volverá roja y mostrará el mensaje "REDFLAG" (Bandera Roja).

Las tripulaciones deben confirmar inmediatamente la Bandera Roja electrónica pulsando el botón **OK** y proceder como especificado en el art. 53.5.3

53.5.2 Bandera Roja en Puntos de Radio.

La Bandera Roja se mostrará a las tripulaciones solo siguiendo las instrucciones del Director de la Prueba. Las banderas solo se pueden exhibir en los puntos de radio marcados en el libro de ruta y por un oficial que use una chaqueta distintiva del color estipulado en el Apéndice III, Artículo 5.2.7 y en el cual está marcado el símbolo del punto de radio. Las banderas se mostrarán en todos los puntos de radio anteriores al incidente. Debe estar disponible y a mano una bandera roja en cada punto de radio de la Prueba Especial (situada a intervalos de aproximadamente 5 km).

Ninguna otra bandera que no sea la Roja puede desplegarse en ningún momento en una Prueba Especial

53.5.3 Significado de una Bandera Roja

Al observar una Bandera Roja mostrada, y/o recibir una Bandera Roja electrónica (cuando sea aplicable), el conductor debe reducir la velocidad de inmediato, mantener esta velocidad reducida hasta el final de la Prueba Especial y seguir las instrucciones de los oficiales o conductores de automóviles de intervención. El incumplimiento de esta regla

conllevará una penalización a criterio de los Comisarios

53.5.4 A una tripulación a la que se le ha mostrado la Bandera Roja se le otorgará un tiempo teórico para el tramo, según el art. 52.-

53.5.5 Si se interrumpe o detiene una Prueba Especial y se requiere que los autos de la competencia pasen por la Prueba Especial, se debe mostrar una Bandera Roja al principio para informar a los pilotos cómo deben proceder.

54 RELARGADA LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1 (sistema rally 2)

54.1 GENERAL

54.1.1 A menos que se indique lo contrario en el Reglamento Particular del rally, se puede asumir que una tripulación que no haya completado una sección reinicie el rally desde el comienzo de la siguiente sección después del reagrupamiento nocturno, a menos que confirme lo contrario al Director de la Prueba completando el formulario ubicado en el parte posterior del libro de ruta ("abandono definitivo") y presentarlo con el organizador lo antes posible y, si es viable, antes de la publicación del orden de largada de la etapa siguiente.

54.1.2 Después de que el Director de la Prueba ha recibido la notificación de un abandono, la tripulación debe entregar su tarjeta de tiempos. Cuando el abandono es en una prueba especial o en un control de Stop, ese tiempo de esa prueba especial no se registrará y el Art. 54.2 se aplicará.

54.1.3 En caso de exceder el atraso máximo permitido según el art. 45 de estas reglamentaciones, el competidor en cuestión podrá relargar después del próximo reagrupamiento nocturno. La penalización de tiempo se aplicará según el art. 54.2 desde el CH en el que el competidor en cuestión ha excedido el atraso máximo permitido.

54.1.4 Cualquier tripulación que se haya retirado de una sección el último día del rally no será clasificada.

54.1.5 Cualquier tripulación que abandone deliberadamente con la intención sospechada de obtener una ventaja con este procedimiento será juzgada por los Comisarios Deportivos, quienes pueden no permitir que la tripulación vuelva a re-largar. Los Comisarios Deportivos pueden aplicar sanciones contra el Competidor y/o la tripulación involucrada de acuerdo con el Artículo 11.9 del Código.

54.2 PENALIZACIONES

54.2.1 Para todas las tripulaciones que re-larguen, se aplicará una penalización en tiempo. Por cada prueba especial o prueba súper especial perdida, esta penalización será de 10 minutos, a menos que el Reglamento Particular establezca otra penalización para la Prueba Súper Especial (sección 1 de la etapa 1 – Art. 51.4)

54.2.2 Esta penalización en tiempo se sumará al tiempo más rápido de la clase para cada prueba especial perdida, que incluirá la prueba especial o la prueba súper especial en la que la tripulación se retiró.

54.2.3 En caso de que el abandono ocurra después de la última prueba especial o súper especial antes de un reagrupamiento nocturno, se considerará que la tripulación se retiró en esa última prueba especial o súper especial. Si una tripulación afectada ha establecido el mejor tiempo de su clase en esa última prueba especial, se tendrá en cuenta su propio tiempo para la aplicación de la penalización de tiempo

54.2.4 En el caso de cambio de motor (art. 55.3) la penalización será de treinta (30) minutos aplicables en la etapa 1, además de la penalizaciones que le correspondiesen según los art.54.2.1 o 54,2,3,

55 REPARACIONES ANTES DE UNA RELARGADA

55.1 UBICACIÓN DEL PARQUE DE SERVICIO Y TIEMPO PERMITIDO

Cualquier automóvil que no termine una etapa de acuerdo con lo mencionado anteriormente puede reparar a discreción del competidor. En el caso de coches retirados debido a un accidente, los vehículos pueden ser llevados directamente a su área de servicio, pero deben esperar antes de cualquier reparación y bajo condición de Parque Cerrado hasta que el Delegado Técnico de la CDA de autorización para repararlo o no.

El automóvil debe presentarse al reagrupamiento nocturno antes de la próxima etapa, entre 1 hora y 30 minutos antes del inicio programado de salida del primer automóvil.

55.2 REVISACION DE COCHES REPARADOS

Para mantenerse en la clasificación general el automóvil debe conservar su carrocería

original, el bloque del motor marcado en la verificación previa al rally y todas las partes selladas. El competidor debe estar representado durante esta nueva revisión en el momento que sea indicado por los organizadores.

55.3 CAMBIO DE MOTOR

Si disputada la etapa 1 una tripulación decide el cambio de motor, puede reiniciar el rally desde el comienzo de la siguiente sección después del reagrupamiento nocturno

El automóvil debe presentarse al reagrupamiento nocturno antes de la próxima etapa, a más tardar 30 minutos antes del inicio programado de salida del primer automóvil

La penalización por realizar esta operación se menciona en el art. 54.2.4

ASISTENCIA

56 ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES

56.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA

56.1.1 Desde el primer control horario en adelante, la asistencia a un auto en competencia puede ser efectuada solamente en los parques de asistencia y parques de asistencia remota, si los hubiera según lo permitido en el Art. 60, con la excepción de reparaciones a autos retirados que intenten relargar

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

56.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA

56.2.1 La presencia de personal del equipo o cualquier vehículo de transporte del equipo (incluyendo helicópteros) está prohibida 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 (ZAR)
- mientras que los autos están en un reagrupamiento
- en zonas de reaprovisionamiento de combustible
- en zonas de colocación de neumáticos
- para un miembro del equipo por auto en áreas oficiales de lavado de autos
- donde lo permita un boletín
- en las Pruebas Especiales (desde la pancarta amarilla de comienzo del control horario hasta la pancarta de stop al final de la Prueba Especial)
- mientras los autos estén en una zona permitida a la prensa
- cuando a los autos en competencia que siguen la ruta prescrita en el libro de ruta (enlaces) usando la(s) misma(s) ruta(s) al mismo tiempo que el personal del equipo, siempre que ellos no se detengan en el mismo lugar y en el mismo momento.

56.2.2 a) Se permite el pasaje de alimentos, bebida, vestimenta e información (clasificaciones, libro de ruta, etc.) hacia o desde la tripulación mientras que los miembros de la tripulación están en:

- en zona de cambio de cubiertas, por el personal autorizado en esa zona solamente
- en los parques de asistencia, en las zonas de asistencia remota y reagrupamientos o mientras que los autos están en zona de prensa.

b) Cuando un reagrupamiento está ubicado cerca del parque de servicio y mientras los miembros de la tripulación esperan registrarse al final de una sección de enlace pueden ir a sus asistencias después de haber cumplido con sus obligaciones con los medios (en caso de haberlo)

56.2.3 Si un auto no puede ser arrancado y manejado por su propia potencia desde el Parque Cerrado al área de Servicio antes de la asistencia, los oficiales/comisarios 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.

A través del Reglamento Particular se podrán establecer controles horarios 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 horarios y las penalizaciones que se puedan generar serán aplicables al vehículo en cuestión.

57 PARQUES DE ASISTENCIA

57.1 GENERALIDADES

Durante todo el rally deberá haber un parque de servicio principal. Los organizadores pueden, sin embargo, presentar a la CDA una justificación para la reubicación durante el rally. Cada competidor es responsable de proteger su área de servicio con una cobertura sobre el piso.

Los participantes y sus 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 descalificación de las tripulaciones que integren el equipo infractor

57.2 CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA

El tiempo programado para cada auto en el parque de asistencia será de acuerdo con el itinerario del rally, con la siguiente sugerencia:

57.2.1 25 minutos antes de la primera Prueba Especial después de un reagrupamiento nocturno.

- Las verificaciones técnicas pueden realizarse dentro del parque cerrado.

57.2.2 40 minutos entre dos grupos de Pruebas Especiales.

57.2.3 1:00 hora al final de cada etapa antes de un reagrupamiento nocturno.

Previo al ingreso a la asistencia, puede establecerse una zona técnica de 10 minutos para verificaciones.

57.2.4 En las asistencias intermedias de 40 minutos, los organizadores deben disponer la opción de “Tiempo Flexible” de 25 minutos en el ingreso a los parques de asistencia.

57.2.5 Para tomar el tiempo flexible, los organizadores deben disponer a continuación del CH de ingreso al Parque de Asistencia, de una zona debidamente definida, donde permanecerán los autos en régimen de parque cerrado hasta que las tripulaciones decidan su ingreso al área de reparaciones.

57.2.7 Las asistencias intermedias (40 minutos) deberán ser seguidas de reagrupamientos donde se reordenará a los participantes para continuar la prueba

57.3 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 25m a que se refiere el Anexo I se reducirá a 5 m)

57.4 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

La velocidad dentro de los parques de asistencia no podrá exceder los 30 kph, o menos si así lo especifica el Reglamento Particular. El incumplimiento de este límite resultará en una sanción que aplicará el Director de la Prueba de la siguiente manera:

- Primera vez: multa monetaria equivalente a 100 unidades de combustible

- Segunda vez en el mismo evento: multa monetaria equivalente a 300 unidades de combustible

Cualquier infracción a este tipo de reglamentaciones, será notificada por el Director de Prueba al competidor en cuestión.

57.5 ASISTENCIA EXTERNA

Dentro del parque de asistencia, está permitido que los oficiales / Comisarios y / o el personal del equipo remolquen, transporten o empujen un automóvil.

57.6 DISPOSICIÓN DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

57.6.1 El organizador en conjunto con ACRA deberá asignar una “Zona de Parque de Asistencia” (definida por longitud, ancho y ubicación) a cada equipo en competencia dentro del parque de asistencia. Todos los vehículos del equipo deberán ser estacionados dentro de su “zona”. Estos vehículos deberán llevar placas de “Asistencia”.

57.6.2 Cualquier vehículo no estacionado totalmente dentro del área asignada deberá ser ubicado en un área de estacionamiento adyacente al parque de asistencia con acceso peatonal al parque de asistencia. A estos vehículos se les asignará una placa Auxiliar.

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

Cuando sea necesario como parte de la asistencia cambiar el tanque, la bomba o el filtro

de combustible, o cualquier 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 la Prueba y en presencia de un Delegado Técnico
- Haya un extintor de incendios con operador en stand-by a cargo del competidor
- No se efectúe ningún otro trabajo en el auto mientras esté abierto el circuito de combustible ni 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.

59 TIEMPO FLEXIBLE

59.1 ASISTENCIAS INTERMEDIAS – 40 MINUTOS

Para las asistencias intermedias de 40 minutos, con solo dos “rulos” por disputarse en cada etapa, las tripulaciones dispondrán de un tiempo flexible máximo de 25 minutos previo al ingreso al Parque de Asistencia.

59.2 ASISTENCIA FINAL DE ETAPA 1 – 1:00 HORA

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

60 ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)

60.1 GENERALIDADES

Se pueden crear zonas de asistencia remota, las cuales deberán:

- ser definidas por un control horario en su entrada y en su salida
- no exceder 20 minutos de duración para ningún auto. Si hubiese excepciones de aumentar ese tiempo mencionar en el RPP
- permitir el cambio de neumáticos proporcionado desde un vehículo de asistencia y cualquier asistencia de acuerdo con el artículo estas normas de ZAR
- puede estar precedido por una zona técnica de 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 indican estas normas de ZAR, los oficiales del rally y los medios de prensa con pases apropiados.
- para aumentar el valor promocional, se insta a los organizadores a ubicar las ZAR en ciudades o centros poblados.

60.2 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO

60.2.1 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 será siempre el mismo mientras el auto esté en la zona
- para concurrentes de pilotos prioritarios o pilotos integrantes de equipos múltiples inscripciones, la tripulación más hasta 4 miembros del equipo por auto. Este personal puede ser intercambiado entre los autos dentro de la zona.

60.2.2 Las zonas deberán ser programadas de manera que las mismas personas del equipo puedan asistir tanto a estas zonas como al parque de asistencia usando una misma ruta recomendada que les haya sido provista. El reaprovisionamiento de los recipientes de bebidas para los pilotos, no se considerará como trabajo sobre el auto.

60.2.3 Ningún personal del equipo que no sea el permitido en los art. 60.2.1 / 60.2.2 / 60.3.3 puede permanecer en la zona.

60.3 EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS

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

- el uso de gatos, elevadores de chasis, rampas, llaves para tuercas, llaves de torque, herramientas de mano y agua
- el uso de equipos o partes y herramientas llevadas a bordo del auto en competencia
- el uso de herramientas con funcionamiento a batería, incluyendo toda la iluminación necesaria
- la adición de agua a los sistemas del auto, para lo cual se puede usar un dispositivo de

llenado

- el uso de equipos y material para purga del líquido de frenos y limpieza del auto
- 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
- calibrado e inflado de neumáticos
- completar o agregar aceite o líquidos faltantes provistos por el equipo de asistencia
- el uso de papel descartable
- el uso de limpiador de vidrios

60.3.2 Se deben usar cobertores para el piso.

60.3.3 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 tocar el auto o cualquier parte que deba ser montada en el mismo.

60.3.4 Se permite la instalación de luces extra sobre o dentro del auto en las zonas de asistencia remota. Las luces extra, los neumáticos y las herramientas necesarias para instalarlos pueden ser transportados a la ZAR en un auto de asistencia.

60.3.5 Cualquier equipo o partes del auto podrán ser dejadas en la zona de asistencia remota y recogidas luego de la partida del auto.

60.4 PASE DE VEHÍCULOS A LAS ZAR

Se expedirá un pase de vehículo por auto en competencia por parte del organizador a fines del transporte al ZAR del personal del equipo y el equipamiento y herramientas admitidos.

60.5 ZONA DE CAMBIO DE CUBIERTAS (ZCC)

En cada zona de cambios de cubiertas:

- Se debe definir un control horario en su entrada y salida.
- El tiempo a disponer para la ZCC será de 15 minutos.
- No se permiten trabajos dentro de esta zona, a no ser permitir a la tripulación mas dos miembros del equipo el cambio de ruedas, usando solamente el equipamiento que llevan a bordo del auto de competición. Una persona del equipo pueda alcanzarles un gato auxiliar y caballetes para los cuatro ejes
- Sin embargo, los neumáticos adicionales que se utilizarán pueden ser transportados a la zona en un vehículo de servicio y ser preparados por los miembros del equipo para ser instalados en el vehículo de rally.
- Es obligatorio que todos los autos pasen a través de la zona de cambio y se detengan en la zona de marcado, aunque no hayan cambiado las ruedas.
- Una zona de marcado y lectura de código de barras en la cual cada auto debe detenerse, será establecida a la salida de cada zona de cambio de cubiertas.
- El transporte de las ruedas a esa zona será especificado en el Reglamento Particular de cada rally.

COMBUSTIBLE - REABASTECIMIENTO

61 REABASTECIMIENTO - PROCEDIMIENTOS

61.1 UBICACIÓN

61.1.1 Excepto como se detalla para el cambio de un tanque de combustible, las tripulaciones pueden solamente reabastecerse en las zonas de reabastecimiento (RZ) o en las estaciones de servicio comerciales indicadas en el libro de ruta designadas por el organizador en el Reglamento Particular y 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 lugares remotos indicados en el libro de ruta

61.1.2 Cualquier zona de reabastecimiento debe figurar en el itinerario del rally y en el libro de ruta. No más de tres RZ diferentes entre dos reagrupamientos nocturnos, uno de ellos a la salida del Parque de Servicio, puede ser programado.

En la medida de lo posible y por razones de seguridad, se recomienda a los organizadores que adapten la longitud de las secciones para evitar el uso de zonas remotas de reabastecimiento de combustible en la ruta del rally. La CDA puede solicitar la modificación de un itinerario que incluya zonas remotas de reabastecimiento injustificadas

61.1.3 La entrada / salida de las zonas de reabastecimiento se marcará con una pancarta

azul con el símbolo de una bomba / surtidor.

61.1.4 El organizador deberá disponer la presencia de bomberos con equipamiento anti incendio y la implementación de medidas de seguridad apropiadas en todos los puntos de reabastecimiento de combustible.

61.2 PROCEDIMIENTO EN LAS RZ

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

61.2.2 En todas las RZ se aplicará el límite de velocidad de 5 kph.

61.2.3 Para acceder a la RZ, todo el personal involucrado en las operaciones de repostaje debe llevar ropa que brinde una protección adecuada contra el fuego e incluya como mínimo: pantalón largo, camiseta/remera de manga larga, zapatos cerrados, guantes y capucha ignífuga.

61.2.4 El proveedor de combustible o el organizador, cualquiera que fuera responsable de la zona de reabastecimiento, es responsable de proteger el piso con una Alfombra Ambiental que debe estar compuesta de una parte superior absorbente y una parte inferior impermeable.

61.2.5 Las responsabilidades sobre los reabastecimientos son exclusivas del competidor.

61.2.6 Los motores se deberán apagar durante la operación de reabastecimiento.

61.2.7 Se requiere que la tripulación permanezca fuera del automóvil durante el reabastecimiento

61.2.8 Únicamente a efectos de la asistencia en el procedimiento de reabastecimiento de su auto, dos miembros del equipo de cada tripulación pueden acceder a la RZ.

61.2.9 Un auto puede ser empujado fuera del RZ por la tripulación, los dos miembros del equipo y/o oficiales sin incurrir en una penalización.

62 USO DE COMBUSTIBLE

Todo tipo de combustible debe cumplir con el Art. 252.9 del Anexo J

Todas las tripulaciones deben utilizar el combustible proporcionado por el proveedor designado por ACRA.

PARQUE CERRADO

63 REGLAS DEL PARQUE CERRADO

63.1 APLICACIÓN

Los autos están sujetos a las reglas del parque cerrado:

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

63.1.2 A partir del momento en que ingresan y/o hacen el chequeo en un área de control hasta que la abandonan

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

63.2 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO

63.2.1 Apenas se estacione el auto 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.

63.2.2 Las tripulaciones pueden ingresar a un parque cerrado 10 minutos antes de su horario de salida.

63.3 EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO

Solamente los oficiales y/o los miembros de la tripulación están autorizados a empujar o remolcar el auto en competencia dentro de un parque cerrado.

63.4 FUNDAS PARA AUTOS

El uso de cobertores para cubrir el auto es opcional

63.5 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO

63.5.1. Si los comisarios técnicos consideran que el estado de un auto ha desmejorado lo suficiente como para que la seguridad pueda estar afectada, con el permiso del Delegado

Técnico de la CDA y en presencia de un comisario técnico, un integrante del equipo puede reparar o cambiar ítems de seguridad homologados por la FIA en conformidad con el Anexo J, si dichos ítems están incluidos en una lista técnica de la FIA e instalados en el auto (es decir, cinturón de seguridad, extinguidor de fuego, etc.)

63.5.2. Con el consentimiento previo del Director de la Prueba y bajo la supervisión de un oficial o un comisario técnico, la tripulación y hasta 3 integrantes del personal del equipo podrán cambiar una o más ventanas

63.5.3. Si el tiempo tomado para completar las reparaciones mencionadas resulta en demoras más allá de las previstas originalmente para el tiempo de largada, la tripulación recibirá un nuevo tiempo de largada a partir de la terminación de la reparación, para lo cual la sanción es de un minuto por minuto o fracción de minuto pero que no puede exceder el tiempo máximo permitido según lo dispuesto en el reglamento pertinente.

63.5.4 Si el Parque Cerrado es adyacente al Parque de Servicios, y hay una temperatura elevada, las Autoridades de la Prueba podrán autorizar si lo creen conveniente, a ingresar el vehículo a la tripulación, sin ropa ignífuga correspondiente.

63.6 ACTIVACION DEL SISTEMA DE CORTE DE COMBUSTIBLE

No aplica

63.6 PARQUE CERRADO DESPUES DEL FINAL DEL RALLY

Los sistemas de seguimiento y las cámaras a bordo proporcionadas por el organizador, pueden ser removidos dentro del Parque Cerrado solamente con la autorización del Delegado o Comisario Técnico de la CDA y bajo el control de un oficial deportivo

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS DESPUÉS DEL RALLY

64 RESULTADOS DEL RALLY

64.1 ESTABLECIMIENTO DE LOS RESULTADOS

Los resultados se establecen sumando los tiempos empleados en las Pruebas Especiales, más las penalizaciones horarias en las que se haya incurrido durante los enlaces, más las restantes penalizaciones expresadas en tiempo.

64.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

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

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

64.2.2 Clasificaciones Parciales no Oficiales: clasificaciones publicadas al final de una etapa.

64.2.3 Clasificación Provisoria: clasificación publicada por el organizador al final de rally.

64.2.4 Clasificación Final: clasificación aprobada por los Comisarios.

64.2.5 En caso de que se demore una lista de largada y/o la publicación de la Clasificación Provisoria, el Director de la Prueba deberá informar un nuevo horario de publicación en el o los tableros oficial de información.

64.3 EMPATE EN UNA ETAPA O EN EL RALLY

64.3.1 En caso de empate en una etapa, el competidor que haya empleado el mejor tiempo en la primera Prueba Especial de la etapa, 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 Pruebas Especiales. Este principio puede ser aplicado en cualquier instancia durante el rally

64.3.2 En caso de empate en un rally, el competidor que haya empleado el mejor tiempo en la primera Prueba Especial, 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 Pruebas Especiales. Esto es aplicable en cualquier instancia durante el rally.

65 PROTESTAS Y APELACIONES

65.1 PRESENTACIÓN DE UNA PROTESTA O APELACIÓN

Todas las protestas y/o apelaciones deberán ser formuladas de acuerdo con lo estipulado

en los Capítulos 13 y 15 del CDI y, cuando corresponda, con las Reglas Judiciales y Disciplinarias de la CDA.

65.1.1 Reclamos hacia los Comisarios Deportivos.

Sólo el piloto y/o Concurrente de un vehículo podrá, dentro de los plazos establecidos por el RDA, formular un Reclamo ante las Autoridades de la Prueba. Todo Reclamo de índole Deportivo hacia los Comisarios, deberá efectuarse por escrito, mediante una planilla confeccionada para tal fin y presentado en la Dirección de la Prueba. El mismo, en todos los casos, deberá ir acompañado de un arancel fijado anualmente por la CDA. (Para algún Reclamo No habitual durante la Prueba, se cobrará una caución de 200 litros de nafta Infinita, con el valor actualizado al día de la carrera en la YPF más cercana al Parque de Servicios).

Este arancel fijado para poder efectuar el Reclamo pertinente, será reintegrado en aquellos casos donde los Comisarios Deportivos, hagan lugar a la reclamación presentada.

65.2 ARANCELES POR FORMULAR UNA PROTESTA

El arancel para formular una protesta durante el corriente año, será el que tenga

Establecido la CDA, al momento de presentarse la misma.

Debe mencionarse en el Reglamento Particular y abonarse en efectivo o por transferencia bancaria.

65.3 DEPÓSITO

Si una protesta requiere el desmantelamiento y reensamblaje de partes claramente definidas del automóvil, los Comisarios pueden especificar un depósito adicional de acuerdo con el Art. 13.4.3 del Código Deportivo Internacional.

Art. 13.4.3 del CDI En caso de que la protesta requiera el desmantelamiento o reensamblaje de una parte del auto claramente definida, un depósito adicional puede ser requerido por los Comisarios a propuesta del Delegado Técnico. Este depósito adicional debe ser pagado por el manifestante dentro de una hora después de la notificación de los comisarios (o, en su caso, dentro del plazo acordado por ellos) de lo contrario la protesta será considerada inadmisibles.

65.4 GASTOS

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

65.4.2 Si la protesta es infundada 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.

65.5 APELACIONES

El Reglamento Particular del rally contendrá información sobre el Arancel Nacional de Apelación.

El arancel de apelaciones ante la CDA del ACA para el corriente año, será el que tenga estipulado la CDA, al momento de presentarse la misma.

El Arancel Internacional de Apelación será publicado por la FIA anualmente

66 ENTREGA DE PREMIOS DEL RALLY

66.1 CEREMONIA DEL PODIO

El aspecto competitivo del rally finalizará en el “Ingreso al último Control Horario”

A partir de ahí, la ceremonia del podio debe ser seguida. Cualquier no participación en la ceremonia de podio para cualquier tripulación que deba recibir un premio, será informada a los Comisarios Deportivos.

66.2 ENTREGA DE PREMIOS

Los premios para los competidores / tripulaciones serán entregados sobre un podio montado al estilo olímpico a los tres primeros clasificados en cada clase. En éste sitio se hará en el siguiente orden: RC5, RC3 Junior, RC4, RCMR Maxi Rally y RC2; el organizador decidirá en que orden premiarán a los protagonistas de las distintas Copas.

En el caso que hubiera Premiación con paso por la rampa final, el orden se hará de la misma manera, salvo que haya alguna propuesta diferente presentada por los organizadores locales y/o auspicientes del Evento, pero siempre manteniendo el orden

inverso (3°, 2° y 1°), y premiando a las tres primeras tripulaciones clasificadas. Posteriormente quedará a criterio del organizador la premiación de las categorías regionales, si las hubiera.

Los equipos y/o tripulaciones tiene la obligación de concurrir a la ceremonia con su vestimenta de competir.

Si ACRA lo requiere deben usar el gorro que le facilitará el patrocinador con el cual la Asociación haya tomado ese compromiso.

El no cumplimiento de estos requisitos será informado a los Comisarios Deportivos quienes podrán imponer una sanción económica o una penalidad a aplicar en la próxima presentación que el involucrado tenga en una prueba del campeonato.

Si un organizador lo desea, puede realizarse una reunión social / cívica / de auspiciantes esa misma noche. Si se considera conveniente la asistencia de alguna tripulación, esto deberá incluirse en el Reglamento Particular.

67 ENTREGA ANUAL DE PREMIOS DE CDA / ACRA

67.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA

Cualquier piloto o copiloto que obtenga el título de Campeón Argentino, deberá estar presente si es invitado en la ceremonia anual de entrega de premios que organicen la CDA y/o ACRA.

67.2 AUSENCIA

Salvo en casos de fuerza mayor justificada, toda ausencia resultará en la imposición de una multa por parte de la CDA o ACRA según corresponda.

PRUEBAS

68 PRUEBAS

No Aplica

DECLARACIONES PÚBLICAS O PERIODISTICAS - INCIDENTE

69 DECLARACIONES

69.1 Si algún piloto, navegante, concurrente o allegado a los mismos, realizara declaraciones de carácter público (a través de cualquier medio gráfico, radial y televisivo, o redes sociales, como Facebook, twiter, Instagram, etc.) referidas a la categoría, competencia, campeonato, autoridades deportivas, dirigentes, instituciones, organizadores etc., que resultaren agraviantes y/o exponiendo situaciones que no hubieran sido tratadas o aclaradas convenientemente (Art. 50 RDA), los comisarios deportivos y el Fiscalizador, se reservan el derecho de aplicar el Reglamento del CDI, RDA y el Deportivo de acuerdo a la situación, como así también, solicitar el pase a Penalidades de la CDA, para que aplique las sanciones disciplinarias o económicas según considere de acuerdo al hecho acaecido.

69.1.1 INCIDENTE

Un "incidente" significa un hecho o una serie de hechos implicando a uno o más pilotos que sea constatado por los Comisarios Deportivos o llevados a éstos, por intermedio del Director de La Prueba, un Veedor, un Oficial Deportivo, o mediante una Reclamación y que, según la opinión de los Comisarios Deportivos:

-Haya violado el presente Reglamento, o la Reglamentación vigente.

-Haya motivado la interrupción del Rally.

-Haya ilegítimamente imposibilitado a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento.

Corresponde a los Comisarios Deportivos dictaminar si uno o más pilotos involucrados en un incidente deben ser Penalizados y podrán imponer a cualquier piloto implicado en el mismo, cualquiera de las Penalizaciones previstas en el presente Reglamento, en la Reglamentación vigente para Rallies, el CDI o en el RDA.

69.1.2 Un piloto implicado en un incidente cualquiera sea la gravedad y su participación o culpabilidad en el mismo, debe hacerse presente ante los Comisarios Deportivos en forma

inmediata a la finalización de la prueba en cuestión, no pudiendo retirarse de la zona de influencia del Rally sin la autorización de ellos. En caso de incurrir en el incumplimiento de esta obligación, los Comisarios Deportivos resolverán el incidente sin oír a los involucrados, siendo publicada su decisión definitiva por medio de un Comunicado.-

Reglamentaciones Deportivas para el Campeonato Argentino de Rally 2025 Anexos

ÍNDICE

ANEXO I SEÑALES DE CONTROL

ANEXO II DOCUMENTOS ESTÁNDAR

	DOCUMENTO	DISPONIBILIDAD
1	Reglamento Particular	Sitio Web+ impresión
2	Boletines	Sitio Web+ impresión
3	Guía de Rally	Sitio Web+ impresión (optativo)
4	Itinerario	Sitio Web+ impresión (con Reglamento Particular)
5	Libro de Ruta	Impreso
6	Carné de Control	Impreso
7	Formulario estándar de inscripción	Sitio Web+ impresión (con Reglamento Particular)
8	Listas de inscriptos	Sitio Web+ impresión
9	Lista de Largadas y Resultados del Rally	(Sitio Web operativo) + impresión
10	Libro de Seguridad de los Medios	Sitio Web+ impresión

Se requieren los siguientes documentos complementarios en formato libre:

- Mapas
- Programas

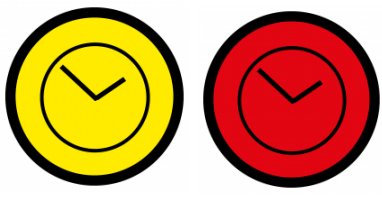
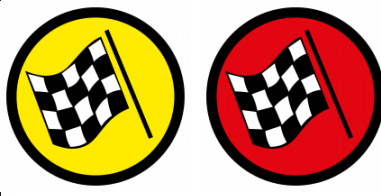
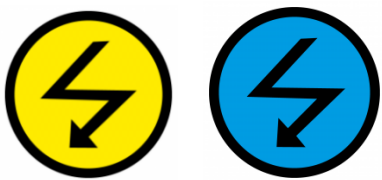
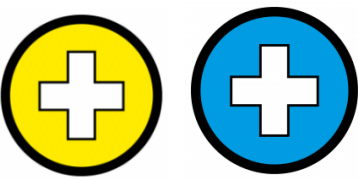
ANEXO III GUIA BASICA DE SEGURIDAD PARA RALLIES

ANEXO IV: REQUISITOS ORGANIZATIVOS (sólo para organizadores sin valor regulatorio para el concurrente)

ANEXO I				
Control type	CONTROL ZONE (Diameter of signs : about 70 cm)			
Direction of travel	→ → →			
	YELLOW SIGNS Control Area Entry	RED SIGNS Compulsory Stop	BEIGE SIGN End of Control Area	
PASSAGE CONTROL	 ←25 m min.→	 PC ←25 m→		
TIME CONTROL	 ←25 m min.→	 TC ←25 m→		
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE	 ←5 m→	 TC ←5 m→		
TC AT SERVICE PARK EXIT	 ←5 m→	 TC Usually leads to RZ and/or TZ ←5 m→		
TIME CONTROL AND SS START	 ←25m min.→	 TC ←50-200 m→	 SS START ←25 m→	
END OF SS	 ADVANCE INDICATION ←100 m→	 ←100-300 m→ FLYING FINISH LINE	 ←25 m→ STOP CONTROL	
OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (Diameter of signs: about 70 cm)				
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND *	WHITE or BLUE SYMBOL on a BLUE or WHITE BACKGROUND *		
TYRE MARKING/ CHECKING		 One sign for all tyre operations		
REFUEL ZONE		 One sign for all refuel operations		
SERVICE ZONES		 One sign for service operations (service, light fitting zone)		

MEDIA ZONES		 One sign for media zones	
RADIO POINT	 WARNING SIGN	←100 m→  RADIO POINT (See also Article 40.6)	
MEDICAL VEHICLE POINT	 WARNING SIGN	←100 m→  MEDICAL VEHICLE POINT	

TABLA DE SEÑALES ESTÁNDAR DE LA FIA

TIME CONTROL CONTRÔLE HORAIRE  Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE	SS START DEPART D'ES  Color: RED Couleur : ROUGE	FLYING FINISH LINE LIGNE D'ARRIVEE LANCEE  Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE
STOP CONTROL CONTRÔLE STOP  Color: RED Couleur : ROUGE	PASSAGE CONTROL CONTRÔLE DE PASSAGE  Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE	BEGIN OF MEDIA ZONE DEBUT DE LA ZONE MEDIAS  Color: BLUE Couleur : BLEU
BEGIN OF SERVICE ZONE DEBUT DE LA ZONE D'ASSISTANCE  Color: BLUE Couleur : BLEU	BEGIN OF TYRE MARKING/CHECKING ZONE DEBUT DE LA ZONE MARQUAGE/VERIFICATION PNEUS  Color: BLUE Couleur : BLEU	BEGIN OF REFUEL ZONE DEBUT DE LA ZONE DE RAVITAILLEMENT  Color: BLUE Couleur : BLEU
RADIO POINT POINT RADIO  Color of the warning: YELLOW Color of the point: BLUE Couleur de l'avertisseur : JAUNE Couleur du point : BLEU	MEDICAL VEHICLE POINT VEHICULE MEDICAL  Color of the warning: YELLOW Color of the point: BLUE Couleur de l'avertisseur : JAUNE Couleur du point : BLEU	END OF AREA FIN DE LA ZONE  Color: BEIGE Couleur : BEIGE

ANEXO II

DOCUMENTOS ESTÁNDAR

1. REGLAMENTO PARTICULAR

Cada evento deberá producir un Reglamento Particular de la prueba (artículo 20 del Código).

La versión electrónica del Reglamento Particular deberá enviarse a la CDA de acuerdo con los Reglamentos Deportivos del Campeonato Argentino de Rally.

Dentro de la semana siguiente a la recepción del borrador, la CDA informará al organizador sobre cualquier modificación a realizar y expedirá una autorización para su publicación.

El Reglamento Particular se imprimirá en formato A5 y deberá aparecer en el sitio Web oficial de acuerdo con los Reglamento Deportivo del Campeonato Argentino de Rally.

Las versiones impresas se distribuirán por lo menos a todos los competidores y comisarios del rally.

CONTENIDO

• ÍNDICE

1. Introducción

1.1 Texto similar a:

*“Este rally se correrá de acuerdo a lo establecido en el Código Deportivo Internacional de la FIA y sus anexos, al Reglamento Deportivo Automovilista (RDA) de la CDA y sus anexos, al Reglamento Deportivo del Campeonato Argentino de Rally 2025 y sus anexos y a los Reglamento Tecnicos correspondientes
Se aplicara elCodigo Nacional de Circulacion a menos que se disponga lo contrario en el Reglamento Particular.*

Las modificaciones, enmiendas y/o cambios de este Reglamento Particular se anunciarán solamente a través de Boletines numerados y fechados (expedidos por el organizador o por el colegio de comisarios).

“El Reglamento Deportivo del Campeonato Argentino Rally 2025 se pueden encontrar en (sitios Web de la CDA y ACRA)”

1.2 Superficie de la ruta.

1.3 Distancia total de Pruebas Especiales y distancia total del itinerario

2. Organización

2.1 Títulos del Campeonato Argentino por los cuales cuenta el rally

2.2 Números de Autorización CDA

2.3 Nombre del organizador, dirección e información de contacto (oficina permanente)

2.4 Comité organizador

2.5 Comisarios de la Prueba

2.6 Delegados de la CDA y observadores

2.7 Representantes de ACRA

2.8 Oficiales del rally

2.9 Ubicación y datos de contacto de los Cuarteles Generales

2.10 Ubicación del tablero general de información

3. Programa, en orden cronológico (fechas y horas), con ubicación si fuera necesario

- Publicación de las disposiciones complementarias.
- Fecha de cierre de las inscripciones con arancel reducido (si corresponde)
- Fecha de cierre de inscripciones
- Fecha de Publicación de la lista de inscriptos
- Emisión del Libro de ruta, mapa
- Fecha de cierre para pedir asistencia extra en el parque de asistencia
- Apertura y cierre de la oficina principal del rally
- Tablero oficial – ubicación
- Colección de materiales y documentos
- Chequeos administrativos
- Colección de sistemas de rastreo para el reconocimiento
- Inicio del reconocimiento
- Apertura del centro de medios y acreditación de los medios
- Colección de sistemas de seguridad por rastreo del rally
- Inspección técnica – sellado y marcado de los componentes
- Re-inspección de autos observados
- Sesión de práctica (shakedown) y programa
- Conferencia de prensa previa al evento
 - Publicación de la lista de largada para la largada simbólica (si la hubiera) y para la Etapa 1.
- Largada simbólica (si la hubiera)
- Largada del rally, lugar y momento
- Llegada de la Etapa 1, lugar y tiempo
- Publicación de las listas de largada para Etapas subsiguientes
- Largada de la siguiente Etapa
- Ceremonia del Podio/Entrega de Premios
- Conferencia de Prensa posterior al evento (si la hubiera)
- Inspección técnica final
- Hora de publicación de la Clasificación Provisoria

4. Inscripciones

- 4.1 Fecha de cierre de inscripciones
- 4.2 Procedimiento de inscripciones
- 4.3 Número de inscriptos aceptados y clases
- 4.4 Aranceles de inscripción/ paquetes de inscripción para inscriptos privados
- 4.5 Información sobre pagos (incluyendo información sobre cualquier impuesto aplicable)
- 4.6 Reintegros

5. Seguro

6. Publicidad e identificación

7. Neumáticos

- 7.1 Neumáticos especificados para uso durante el rally.
Se recomienda el siguiente texto para cubrir el uso de los neumáticos:
Además de cumplir con los Reglamentos Deportivos del Campeonato Argentino de Rally 2024, se confirman las siguientes cantidades y tipos de neumáticos a utilizar:

8. Combustible

- 8.1 Procedimiento de pedido

9. Reconocimiento

- 9.1 Procedimiento de registro
- 9.2 Restricciones específicas y/o nacionales – límite de velocidad en pruebas especiales
- 9.3 Ubicación de la colección de dispositivos de control de la velocidad.

10. Chequeos administrativos

- 10.1 Documentos a presentar:
 - Licencia de los inscriptos
 - Licencias de competición del piloto y copiloto
 - Validez de las licencias de manejo de piloto y copiloto
 - Pasaportes o documentos de identificación del piloto y copiloto

- Autorización de la ADN para todos los competidores extranjeros
- Llenado de toda la información en el formulario de inscripción
- Certificado de cobertura de seguro del auto
- Papeles de registro del seguro del auto

10.2 Programa

11. Inspección técnica, sellado y marcado

- 11.1 Punto de inspección técnica y programa
- 11.2 Cortinas (Apéndice J, artículo 252.7.7)
- 11.3 Ventana/Mallas (Apéndice J, artículo 253.11)
- 11.4 Equipo de seguridad de los pilotos
- 11.5 Nivel de ruido
- 11.6 Requisitos nacionales especiales
- 11.7 Instalación de Sistema de Seguridad por Rastreo

12. Otros procedimientos

- 12.1 Procedimiento de la ceremonia de largada y orden
- 12.2 Procedimiento de llegada (solamente si difiere de las Disposiciones)
- 12.3 Check-in adelantado permitido
- 12.4 Procedimiento de las pruebas súper especiales y orden de la carrera (si correspondiera)
- 12.5 Cualquier procedimiento/actividades especiales incluyendo las actividades de promoción de los organizadores
- 12.6 Hora oficial usada durante el rally
- 12.7 12.8, 12.9.....Otros

13. Identificación de los oficiales deportivos

14. Premios

15. Verificaciones finales

- 15.1 Verificaciones finales – quien debe asistir de los equipos, ubicación
- 15.2 Aranceles de protesta
- 15.3 Aranceles de apelación

Anexo 1 Itinerario

Anexo 2 Cronograma de reconocimiento

Anexo 3 Nombres y fotografías de los Oficiales de Relaciones con los Concurrentes y sus lugares de ubicación durante el rally

Anexo 4 Adhesivos y ubicación de la publicidad complementaria

Anexo 5 Extractos de la Apéndice L del Código relacionado con indumentaria, cascos y cualquier otro requisito de seguridad

Anexo 6 Manual de instalación del Sistema SIRIUS

Anexo 7 Manual del usuario del Sistema SIRIUS

Anexos 8, 9, etc. Ítems a criterio de los organizadores

2. BOLETINES

Los Boletines se definen en el artículo 2.2 de estas disposiciones. Los mismos podrán ser emitidos por:

- Los organizadores, hasta el comienzo de los controles administrativos con la aprobación de la CDA. Excepcionalmente, modificaciones del itinerario o del programa de reconocimiento, según lo aprobado en el momento de la emisión de la autorización, puede ser realizado por el organizador. Sin embargo, tales modificaciones deben ser informadas a la CDA

- Los comisarios en toda la competencia. Sin embargo, el director de la prueba podrá emitir los boletines con información sobre las modificaciones del itinerario o al tiempo de la publicación demorada de la Clasificación Provisoria.

Los Boletines se deberán numerar y fechar e imprimir en papel amarillo, publicarse en el tablero oficial y en la página Web del evento.

Cuando sea posible, se recomienda enviar una notificación electrónica de la publicación a los competidores.

Si un Tablero de anuncios digital se utiliza durante el evento, la notificación a los competidores de la publicación electrónicamente de un boletín es obligatoria.

Los concurrentes (o miembros de la tripulación) deberán acusar recibo firmado de la notificación, salvo que sea materialmente imposible durante el transcurso del rally.

Solamente se podrá publicar un boletín después de la aprobación de la CDA o de que haya sido emitido por los comisarios del evento (cuando corresponda).

3. GUÍA DEL RALLY

No Aplica en el Campeonato Argentino

4. ITINERARIO – EJEMPLOS DE ITINERARIO

INICIO (Shakedown)		VIERNES 22 DE ABRIL DE 2022				
CH - PE	L U G A R	Dist. PE	Dist. Enlace	Dist. Total	T. Otorgado	Paso 1º auto
PS	MINA CLAVERO - Parque de Servicio - SALIDA					
RZ 0	MINA CLAVERO					
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(3,39)	(13,99)	(17,38)		
SH			4,86	4,86		8:56
SH SHAKEDOWN		3,39				9:01
PS	MINA CLAVERO - Parque de Servicio - INGRESO		9,54	12,93		
Totales Shakedown		3,39	14,40	17,79		

SHAKEDOWN

INICIO (Sección 1)		VIERNES 22 DE ABRIL DE 2022				
0	MINA CLAVERO - Parque de Servicio - SALIDA					14:30
RZ 1	MINA CLAVERO					
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(1,47)	(5,88)	(7,35)		
0A	MINA CLAVERO - Reagrupamiento - INGRESO		3,07	3,07	0:15	14:45
INICIO (Sección 2)		VIERNES 22 DE ABRIL DE 2022				
0B	MINA CLAVERO - Reagrupamiento - SALIDA					15:00
PSE 1 Super Especial		1,47				15:03
1A	MINA CLAVERO - Parque Cerrado - INGRESO		0,69	2,16	0:15	15:18
REAGRUPAMIENTO						
Totales Viernes		1,47	3,76	5,23		

SEC. 1

SEC. 2

Campeonato Argentino de Rally 2025 – Reglamento Deportivo

INICIO (Sección 3)		SABADO 23 DE ABRIL DE 2022				
CH - PE	L U G A R	Dist. PE	Dist. Enlace	Dist. Total	T. Otorgado	Paso 1º auto
1B	MINA CLAVERO - Parque Cerrado - SALIDA					8:30
1C	MINA CLAVERO - Parque de Servicio - INGRESO		2,12	2,12	0:10	8:40
SERVICE A - MINA CLAVERO		(1,47)	(5,88)	(7,35)	0:25	
1D	MINA CLAVERO - Parque de Servicio - SALIDA					9:05
RZ 2	MINA CLAVERO					
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(25,99)	(46,37)	(72,36)		
2			40,12	40,12	0:50	9:55
PE 2	AMBUL - MUSSI (I)	25,99				9:58
RZ 3	AMBUL					
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(18,79)	(28,34)	(47,13)		
3			22,50	48,49	1:00	10:58
PE 3	EL MIRADOR - PANAHOLMA (I)	12,28				11:01
4			0,85	13,13	0:18	11:19
PE 4	PANAHOLMA - SAN LORENZO (I)	6,51				11:22
4A	MINA CLAVERO - Parque Cerrado - INGRESO		11,24	17,75	0:25	11:47
FLEXI SERVICE					MAX: 0:25	
4B	MINA CLAVERO - P. Cerrado - SALIDA / P. Servicio - INGRESO					11:47
FLEXI SERVICE B - MINA CLAVERO		(44,78)	(74,71)	(119,49)	0:30	
4C	MINA CLAVERO - P. Servicio - SALIDA / P. Cerrado - INGRESO					12:17
REAGRUPAMIENTO					MAX: 0:40	
INICIO (Sección 4)		SABADO 23 DE ABRIL DE 2022				
4D	MINA CLAVERO - Reagrupamiento - SALIDA					12:57
RZ 4	MINA CLAVERO					
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(25,99)	(46,37)	(72,36)		
5			40,12	40,12	0:50	13:47
PE 5	AMBUL - MUSSI (II)	25,99				13:50
RZ 5	AMBUL					
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(18,79)	(32,58)	(51,37)		
6			22,50	48,49	1:00	14:50
PE 6	EL MIRADOR - PANAHOLMA (II)	12,28				14:53
7			0,85	13,13	0:18	15:11
PE 7	PANAHOLMA - SAN LORENZO (II)	6,51				15:14
7A	MINA CLAVERO - Zona Técnica - INGRESO		11,24	17,75	0:25	15:39
7B	MINA CLAVERO - Parque Cerrado - INGRESO				0:10	15:49
FLEXI SERVICE					MAX: 0:45	
7C	MINA CLAVERO - P. Cerrado - SALIDA / P. Servicio - INGRESO					15:49
FLEXI SERVICE C - MINA CLAVERO		(44,78)	(74,71)	(119,49)	0:45	
7D	MINA CLAVERO - Parque de Servicio - SALIDA					16:34
7E	MINA CLAVERO - Parque Cerrado - INGRESO		2,12	2,12	0:10	16:44
Totales Sábado		89,56	153,66	243,22		

SECCION 3

SECCION 4

INICIO (Sección 5)			DOMINGO 24 DE ABRIL DE 2022			
CH - PE	L U G A R	Dist. PE	Dist. Enlace	Dist. Total	T. Otorgado	Paso 1º auto
7F	MINA CLAVERO - Parque Cerrado - SALIDA					8:00
7G	MINA CLAVERO - Parque de Servicio - INGRESO		2,12	2,12	0:10	8:10
SERVICE D - MINA CLAVERO		(0,00)	(4,24)	(4,24)	0:25	
7H	MINA CLAVERO - Parque de Servicio - SALIDA					8:35
RZ 6	MINA CLAVERO					
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(8,96)	(27,30)	(36,26)		
8			23,55	23,55	0:32	9:07
PE 8	CIENAGA DE ALLENDE - MINA CLAVERO (I)	8,96				9:10
RZ 7	MINA CLAVERO					
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(19,33)	(49,58)	(68,91)		
9			42,50	51,46	1:00	10:10
PE 9	GIULIO CESARE - MINA CLAVERO (I)	19,33				10:13
9A	MINA CLAVERO - Parque Cerrado - INGRESO		10,83	30,16	0:35	10:48
FLEXI SERVICE					MAX: 0:25	
9B	MINA CLAVERO - P. Cerrado - SALIDA / P. Servicio - INGRESO					10:48
FLEXI SERVICE E - MINA CLAVERO		(28,29)	(76,88)	(105,17)	0:30	
9C	MINA CLAVERO - P. Servicio - SALIDA / P. Cerrado - INGRESO					11:18
REAGRUPAMIENTO					MAX: 0:40	
INICIO (Sección 6)			DOMINGO 24 DE ABRIL DE 2022			
9D	MINA CLAVERO - Reagrupamiento - SALIDA					11:58
RZ 8	MINA CLAVERO					
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(8,96)	(27,30)	(36,26)		
10			23,55	23,55	0:32	12:30
PE 10	CIENAGA DE ALLENDE - MINA CLAVERO (II)	8,96				12:33
RZ 9	MINA CLAVERO					
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(19,33)	(45,87)	(65,20)		
11			42,50	51,46	1:00	13:33
PE 11	GIULIO CESARE - MINA CLAVERO (II)	19,33				13:36
11A	MINA CLAVERO - Parque Cerrado - INGRESO		7,53	26,86	0:35	14:11
Totales Domingo		56,58	152,58	209,16		

TOTALES DEL RALLY				
	PE	ENLACE	TOTAL	%
Totales Viernes	1,47	3,76	5,23	28,11
Totales Sábado	89,56	153,66	243,22	36,82
Totales Domingo	56,58	152,58	209,16	27,05
TOTALES 11 PE	147,61	310,00	457,61	32,26

NOTAS

- Los cuadros que muestran visitas al parque de servicio y zonas de servicio remoto deben tener un borde negro grueso y, cuando se imprime en color, un tono de relleno celeste.
- Los cuadros que muestran reagrupamientos u otras actividades de control de tiempos deben tener un borde negro delgado y sin sombra de relleno.
- Los cuadros que muestran cualquier reabastecimiento de combustible deben tener un fino contorno negro y un tono de relleno amarillo.
- Las casillas que muestran las distancias de sección antes de un reagrupamiento nocturno y las cifras totales de Fin del Rally deben tener un fino contorno negro y un tono de relleno gris claro.
- Todas las visitas al parque de servicios llevan una letra A, B, C, etc.
- CH 0 es siempre el comienzo de la competencia de rally. Una largada ceremonial "independiente" no se considera como CH 0.

- Anote los números de sección en el margen derecho.

5 LIBRO DE RUTA

5.1 REQUISITOS GENERALES

- El Libro de ruta se distribuirá de acuerdo con el Reglamentos Deportivos del Campeonato Argentino de Rally.
- Puede haber un libro para todo el rally o un libro diferente para cada etapa. Si se usan diferentes libros, deberá haber un método de distinción que resulte evidente.
- El libro de ruta será de tamaño A5 y estará encuadernado sobre el lado izquierdo con un elemento metálico u otro adecuado que permita una abertura de 360°.
- La impresión deberá ser de ambos lados, con un papel de 90 g de grosor o más.
- La impresión deberá estar en papel blanco. No hay ningún requerimiento de usar colores para distinguir entre tramos cronometrados y secciones de ruta, lo cual se logra por un sombreado de la columna "Dirección" (ver ejemplo).
- El tiempo permitido para cada sección será expresado en horas y minutos
- No habrá más de 6 instrucciones por página (en caso de 6 instrucciones por página el encabezamiento será más pequeño como en el ejemplo)
- Todas las páginas del libro de ruta deberán estar numeradas para tener la posibilidad de chequear que el libro esté completo.

5.2 PRIMERAS PÁGINAS

- El libro de ruta contendrá una página con el procedimiento en caso de accidentes y lo siguiente:
 - . Una lista de hospitales/centros médicos
 - . Números de teléfono para las oficinas principales del rally y asistencia de emergencia.
- Deberá aparecer una página con todos los símbolos usados al frente del libro de ruta
- Deberá aparecer el itinerario en formato "portarretrato" y los mapas (incluyendo una escala y la dirección "norte") para todo el rally en cada libro de ruta. Se recomienda que la página con el itinerario de una etapa particular aparezca frente al mapa correspondiente de la etapa.

5.3 PÁGINAS DE INSTRUCCIÓN

Cuando una ruta de rally está exactamente duplicada (es decir 2 secciones 1 idénticas) se incentiva a los organizadores a economizar imprimiendo un juego común de instrucciones de ruta. En este caso, cada encabezado de página deberá incluir los distintos controles, etapas y números de sección. Si hubiera variaciones entre los dos pasajes no deberá haber ningún juego común de instrucciones de ruta.

- Cada libro de ruta deberá incluir por lo menos un plano de Parque de Asistencia. No es necesario que haya planos repetidos de esquemas de parques de asistencia para cada visita. Sin embargo, son importantes los planos cuando hay cambio de ubicación del control.
- Deberán incluirse planos de esquemas de puntos de Asistencia o Reabastecimiento Remoto (si correspondiera).
- Se deberá incluir la ruta de enlace para llegar al skakedown, Prácticas Libres y Prueba Clasificatoria (si corresponde). De igual manera el camino de retorno del final al punto de inicio y el enlace para volver al Parque de Asistencia.
- Se recomienda la inclusión de instrucciones de ruta para la sesión de pruebas (shakedown), la vuelta "volver a la largada" (si la hubiera) y las secciones de ruta desde y hacia el parque de asistencia.
- Se requiere una nueva página para la largada de cada sección de ruta o tramo cronometrado. No es necesaria una nueva página desde el control stop luego de un tramo cronometrado, siendo esto una continuación en la misma sección de ruta (ver ejemplo).
- Cuando la distancia parcial entre dos enlaces es menor a 200 metros, no es necesaria la línea horizontal entre los boxes.
- Los mapas de tramos individuales deberán incluir:
 - . Una escala

- . La dirección norte
 - . Ruta de reconocimiento (solamente en el caso de que no haya ningún libro de ruta separado para el reconocimiento)
 - . Ruta alternativa
 - . Ubicación de los puntos de largada/llegada y de todos los vehículos de emergencia.
- Deberán mostrar la ubicación del GPS de los controles horarios, largadas, puntos medios de radio, llegadas y stops de cada tramo cronometrado y los reagrupamientos y parques de asistencia. Esto se expresará en forma de grados, minutos y milésimas de minutos, es decir 139° 36.379' (WGS84).
 - Pueden incluirse fotografías o diagramas de los puntos de control.
 - Deberá colocarse el número del tramo cronometrado sobre el lado de la página (ver ejemplo) que permita una fácil ubicación del mismo. Cuando se imprima de ambos lados este número deberá estar en el margen exterior, es decir, opuesto al borde de encuadernado de la página, visible desde el lado del libro de ruta. El número deberá aparecer solamente en las páginas relacionadas al tramo cronometrado.
 - Todos los vehículos de emergencia intermedios y los puntos de ambulancia deberán ser indicados por medio de símbolos apropiados.
 - Los números de ruta serán incluidos cuando sea necesario.
 - Una variación en el grosor de las líneas de los signos de dirección deberá ser usada para indicar una ruta más pequeña o más ancha, no la dirección a tomar.
 - La línea vertical gruesa entre las columnas "Dirección" e "Información" deberá ser llenada en negro donde la superficie de la ruta sea tierra/ripió o deberá ser dejada en blanco cuando la superficie es pavimentada.
 - La distancia entre la largada del control y SS deberá colocarse en el cuadro de información (ver ejemplo).

5.4 PÁGINAS FINALES

- Pueden incluirse rutas alternativas como sección al final de un libro de ruta sobre papel con un color diferente.
- Otros requisitos al final del libro de ruta:
 - . Formulario de abandono

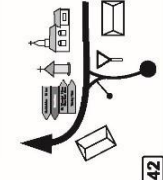
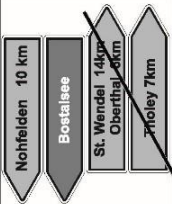
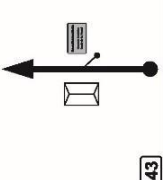
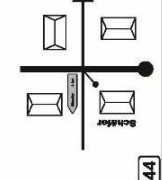
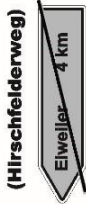
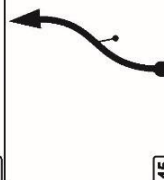
5.5 CAMBIOS

En caso de que haya un cambio en el libro de ruta (por ejemplo con un boletín) no solamente deberán mostrarse los recuadros de indicación cambiada, sino también que deberán estar impresos el último y primer recuadro de indicación válidos con sus números. Las páginas cambiadas se deberán imprimir en A5 para ser insertadas en el libro de ruta.

5.6 OTRA INFORMACIÓN ÚTIL

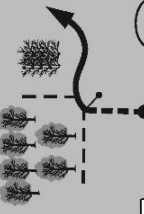
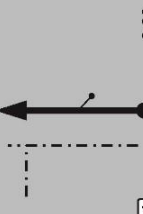
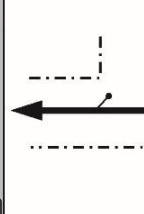
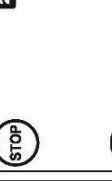
- Se recomienda la medición en tramos largos con intersecciones, tales como rotondas.
- En secciones de ruta, deberán identificarse las intersecciones hacia o desde otro tramo cronometrado.
- La página del récord de tiempo de un competidor.
- Aviso de la próxima intersección en cada página cuando las intersecciones de la página próxima se suceden rápidamente.

Liaison information

TC 7/11 Hermeskeil		DISTANCE: 41,51 km		DAY: 2
TC 8/12 Neunkirchen		AVERAGE 62,27 km/h		SECTION: 3/4
				TIME ALLOWED: 40 min
DISTANCE	DIRECTION	INFORMATION		
TOTAL	PARTIAL	DISTANCE REGRASS.		
38,48	3,21			3,03
39,23	0,75			2,28
40,53	1,30			0,98
41,10	0,57			0,41
41,51	0,41			0,00

Distance to start

SS information

TC 8/12 Neunkirchen		DISTANCE		24,00 km		DAY		2	
TC 9/13 Freisen		RECORD		REVISED ROUTE		SECTION		3/4	
SPECIAL STAGE		8/12		16,95 km		TIME ALLOWED		30 min	
ST. WENDELER LAND 1/2		DIRECTION		INFORMATION		DISTANCE		REGRASS.	
TOTAL		PARTIAL		2007		DISTANCE		REGRASS.	
15,88 0,90						8,12			
16,52 0,64						7,48			
16,91 0,39						7,09			
16,95 0,04						7,05			
17,19 0,24						6,81			

Total KM from TC to TC

SS Number

Scheduled Time

KMs to Stage Finish

Detailed Photo

Delete line

≤200 m

Turn quickly the page over

≤200 m

PAGE 2-34

TURN QUICKLY !!

6. CARNÉS DE CONTROL

6.1 GENERALIDADES

- Un carné de control debe ser usado para la Prueba Clasificatorias (si corresponde)
- Deberá expedirse un carné de control separado, por lo menos, para cada sección.
- El tiempo previsto para cubrir la distancia de una sección de ruta deberá aparecer en el carné de control.
- Las horas y minutos siempre deberán mostrarse de la siguiente manera: 00:01 – 24:00, solamente se contarán los minutos que han terminado
- Los carnés de control serán expedidos y recogidos al final de cada sección. Los carnés de control usados están disponibles para chequear los resultados de los competidores. Idealmente un nuevo carné separado deberá usarse para el final de la asistencia de 45' de la etapa

6.2 DISEÑO

Ver la siguiente muestra.

- Los oficiales deportivos deberán llenar la columna central y los competidores la columna de la derecha.
- Es optativo el número previo de auto. Se usa por varios rallies para el chequeo de seguridad. Si se usa este cuadro deberá colocarse bajo el cuadro "tiempo provisorio de largada".
- Tamaño: 9.9 cm x 21 cm (para imprimir 3 carnés de control de una hoja A4) u 11 cm x 18.5 cm
- Tamaño de los cuadros: 1 cm
- El carné deberá ser una tarjeta de por lo menos 300 g o un papel de poliéster de 270 µm (en caso de malas condiciones de tiempo). Advertir que el papel de poliéster, a pesar de que es a prueba de agua, no puede doblarse fácilmente. Una alternativa sería un carné de control con cubierta – es decir una tarjeta de 22 x 18.5 cm doblada, con una cubierta de protección para el área escrita.
- Cuando hay muchos carnés de control se puede usar la impresión del lado reverso o usar el diseño de lado por lado (y doblado hacia adentro).
- El color de impresión es libre. Por ejemplo, un organizador puede usar el color de un auspiciante o un color diferente para cada sección o simplemente gris y negro.

Logo of Rally	Car No.	Free Practice & Qualifying		FIA
14 Jan 2012				
Free Practice 5.48 km 				
Free Practice 5.48 km 				
TC QS	Qualifying Stage 			
SSS QS	Qualifying Stage 5.48 km 			
TC PF				

Logo of Rally	Car No.	Timecard A		FIA
15 Jan 2012				
TC 0	Start 			
TC 1				
TC 1	SS 1 Stage Name 23.76 km 			
TC 2				
TC 2	SS 2 Stage Name 11.79 km 			
TC 3				
TC 3	SS 3 Stage Name 34.19 km 			
TC 3A				
TC 3A	Regroup/TechZone 			
TC 38				

7. FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

	CONCURSANTE	PRIMER PILOTO	COPILOTO
Nombre del equipo			
Apellido			
Primer nombre			
Fecha de nacimiento			
Nacionalidad (según pasaporte)			
Dirección postal			
Número de pasaporte			
Dirección para correspondencia (1, 2 o 3)	1.	2.	3.
Número de teléfono (comercial)			
Número de teléfono (particular)			
Teléfono celular			
Número de fax			
Dirección de correo electrónico			
No. De Licencia de competición			
ADN de tutela			
No. De Licencia de conducir			
País de expedición			

INFORMACIÓN SOBRE EL AUTO			
Marca		Registro No.	
Modelo		Cc	
Año de fabricación		Chasis número	
Grupo/clase		Motor número	
Número de homologación		Color predominante	
País de registro		Pasaporte técnico No.	

TIPO DE INSCRIPCIÓN	
Comercial/Legal	
Privado/aficionado	
Publicidad aceptada propuesta por los organizadores	Sí/No

8. LISTAS DE INSCRIPTOS

8.1 LISTA DE INSCRIPTOS

La Lista de Inscriptos incluirá:

- Número asignado de competencia
- Nombre completo del concurrente tal como aparece en su licencia (sin nacionalidad)
- Nombres y nacionalidades del Piloto /Copiloto (según licencias de conducir)
- Marca y modelo del auto
- Clase y grupo del auto

9 LISTAS DE LARGADA & RESULTADOS EN EL RALLY

INTRODUCCIÓN

Las listas de largada y los resultados pueden publicarse antes de las fechas mencionadas en el Reglamento Particular o en el boletín. Sin embargo, las fechas mencionadas en las listas SIEMPRE DEBERÁN mencionarse en el Reglamento Particular o en un boletín. Si la publicación de una lista “programada” demorara, el director de carrera comunicará los nuevos tiempos programados para la publicación.

9.1 PRÁCTICA LIBRE / PRUEBA CLASIFICATORIA (de aplicarse)

- a) Lista de largada para la Prueba Clasificatoria
 - Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica
 - Firmada por el Director de la Prueba, aprobada por los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el Reglamento Particular.
 - Informa los horarios de largada (o por lo menos los intervalos entre los autos) para todos los competidores.-
 - La nota al pie indica: “sujeto a una nueva inspección técnica”.
- b) Clasificación provisional de la Prueba Clasificatoria
 - Debe incluir a todos los competidores que hayan completado la Prueba Clasificatoria.
 - Debe ser firmado por el Director de la Prueba después de la aprobación de los Comisarios y publicado en el momento mencionado en el Reglamento Particular.
- c) Clasificación final de la Prueba Clasificatoria

9.2 LARGADA CEREMONIAL Y ETAPA 1 / SECCIÓN 1

Lista de largada para la Largada Ceremonial

- Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica
- Firmada por el director de la Prueba después de la aprobación de los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el programa del RPP
- Informa los horarios de largada (o por lo menos los intervalos entre los autos) para todos los competidores y/o
-

Lista de largada para la Etapa 1/Sección 1 (PSE)

- Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica
- Firmada por el Director de la Prueba después de la aprobación de los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el programa del RPP.
- Informa los horarios de largada para todos los concursantes – que pueden ser horas pares
- La nota al pie indica “sujeto a pasar una nueva verificación técnica para el auto/los autos N°.” y/o

Lista de largada para la Etapa 1 (no PSE) o Lista de largada para la Etapa 1/Sección 2

- Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica.
- Firmada por el Director de la Prueba después de aprobada por los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el programa del RPP.
- Informa los horarios de largada para todos los competidores
- La nota al pie denota “sujeto a una nueva verificación técnica para el auto/los autos N°....”

9.3 CADA ETAPA DEL RALLY (EXCEPTO LA ETAPA FINAL)

a) Clasificación no oficial luego del final de la última PE (no incluyendo PSE).

- Producido para revisión por parte de los Comisarios que no firman.

b) Lista de largada para la siguiente etapa

Propuesta por el Director de la Prueba. Los Comisarios pueden hacer reordenamientos.

- Firmado por el Director de la Prueba y publicado en el tiempo mencionado en el reglamento particular.

- Incluye tripulaciones que se retiraron que no declararon abandono del rally.

- La nota al pie denota "sujeto a una nueva inspección técnica para el auto/los autos N°...."

c) Clasificación no oficial parcial luego de la etapa "x".

- Firmado por el Director de la Prueba y emitida con el tiempo real publicado

- Producido cuando se conocen todas las penalizaciones y todos los autos estimados están en el Parque Cerrado nocturno.

9.4 ETAPA FINAL DEL RALLY

a) Clasificación Provisoria

- Incluye todos los competidores que completaron el rally.

- Firmado por el Director de Prueba, aprobada por los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el reglamento particular.

- . "Sujeto a los resultados de la verificación técnica final (para toda la clasificación).

- . "Sujeto a los resultados del análisis de rutina del combustible para los siguientes autos..."

- . "Sujeto a posteriores chequeos a ser realizados por la CDA al auto N°...."

- . "Sujeto a las decisiones de los Comisarios sobre el auto N°...."

- . "Sujeto a los resultados de una inspección completa del motor del auto N°...."

- Clasificación del Power Stage

b) Clasificación Final

Incluye a todos los competidores que largaron en el rally

- Todos los competidores que han completado el rally

- Todos los competidores que abandonaron, marcados con RET

- Todos los competidores descalificados (removidos/retirados) de la clasificación por el Director de la Prueba marcados con DES

- Aprobado y firmado por los Comisarios y publicado luego de expirar el tiempo para la protesta, si no se ha completado la verificación técnica final.

- . "Sujeto a los resultados de la inspección técnica final

- Firmado por los comisarios y publicado luego de completada la verificación técnica final (en el caso de que se presente una solicitud de apelación, después de la verificación técnica, etc., se puede agregar una nota)

- . "Sujeto a los resultados del análisis de rutina del combustible para los siguientes autos..." (en caso de que los resultados de los combustibles no estén disponibles en el evento).

- . "Sujeto a posteriores chequeos a ser realizados por la CDA al auto N°...."

- . "Sujeto a cualquier apelación potencial por el inscripto del auto N°.

- . "Sujeto a los resultados de una inspección completa del motor del auto N°...."

10. LIBRO DE SEGURIDAD DE LOS MEDIOS

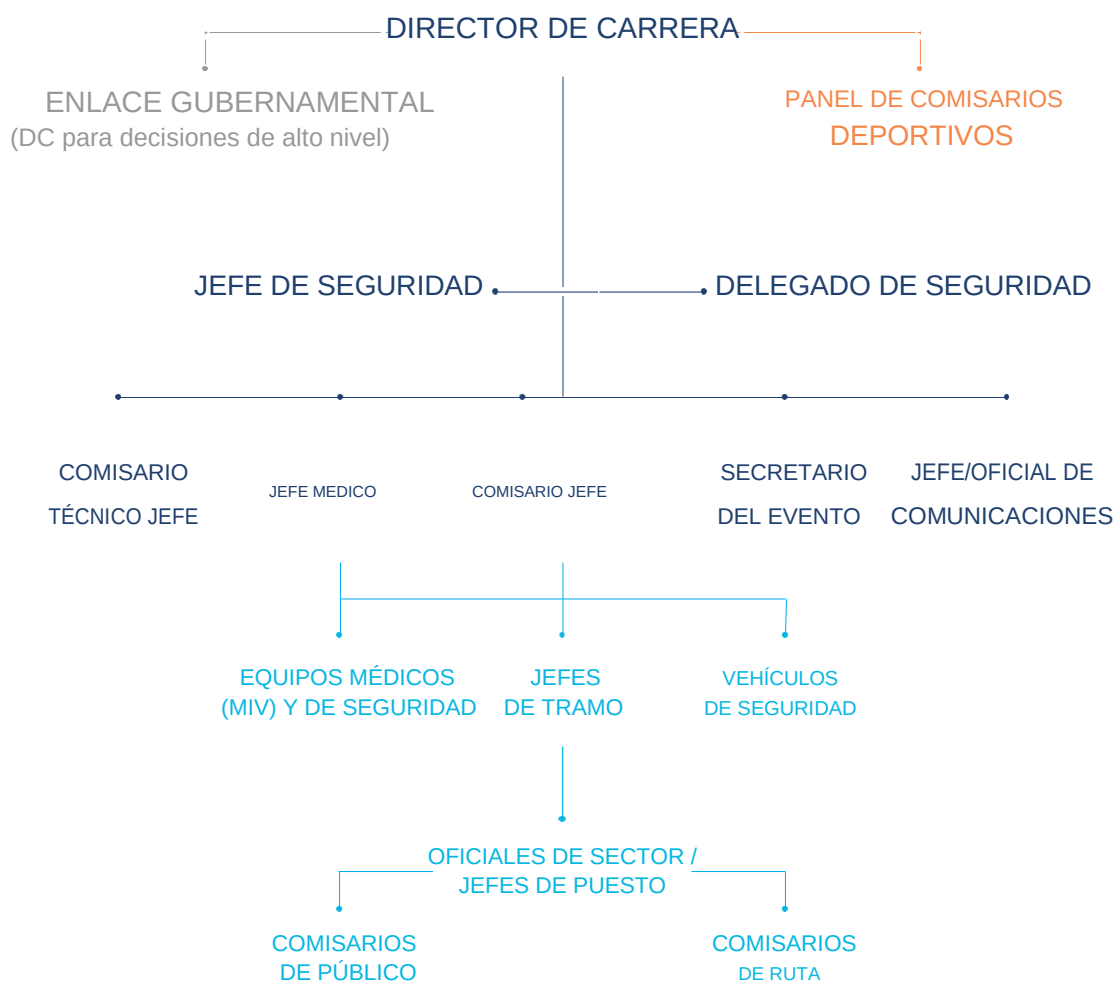
No Aplica en el Campeonato Argentino

ANEXO III

GUIA BASICA DE SEGURIDAD PARA RALLIES

OFICIALES

CADENA DE MANDO DE OFICIALES DE UN RALLY



FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL PERSONAL DE DIRECCIÓN DE CARRERA

La información de este apartado se suma a la del Código Deportivo Internacional, Anexo V, Artículo 3.1.1 y Suplemento de Mando y Control de Eventos 1.1.

Director de carrera

La función del director de carrera es liderar al equipo y garantizar que se mantenga la integridad deportiva del evento durante toda la competición.

El director tiene la última palabra para decretar el inicio de un tramo especial, si se han de sacar las banderas rojas y si hay que cancelar un tramo especial.

También es la persona que mantiene a los comisarios constantemente informado del avance del evento.

Director de carrera adjunto

La función del adjunto es prestar apoyo al director.

Principalmente, debe ayudar con las tareas administrativas que precisen el evento y los comisarios

deportivos, además de planificar el tramo actual para asegurarse de que todo esté preparado de antemano.

Jefe médico

El jefe médico se asegura de contar con médicos formados y equipados, y de ubicarlos en el lugar y momento adecuados en todos los tramos especiales.

Coordina cualquier incidente médico desde la dirección de carrera.

Jefe de seguridad del evento

Garantiza que todas las unidades de asistencia médica y de rescate estén en posición, estacionadas de conformidad con el plan de seguridad y listas para su despliegue en caso necesario. También se asegura de que en las zonas destinadas al público exista un servicio de primeros auxilios oportuno.

VEHÍCULOS DE SEGURIDAD Y SUS RESPONSABILIDADES

VEHÍCULOS DE SEGURIDAD

Son los siguientes (por orden):

000 o vehículo triple
cero (o equivalente)
30-40 minutos antes de la PCC



00 o vehículo doble cero
10-20 minutos antes de la PCC



0 / Vehículo cero
5-10 minutos antes de la PCC



PCC: «Primer Coche en Carrera», hora prevista de salida del primer vehículo participante

Todos los vehículos de seguridad, ya sean de seguridad del público, de seguridad intermedia, 000, 00 o escoba, se considerarán como vehículos de seguridad. El único vehículo al que deberá referirse como vehículo cero será el que lleve un único 0 en el lateral. A los demás vehículos se les llamará vehículos oficiales.

La función principal de los vehículos de seguridad de un evento es comprobar que el itinerario cumpla con el plan de seguridad y facilitar esa información a la dirección de carrera. Se aconseja que todos los vehículos de seguridad graben cada uno de los tramos y se entreguen los vídeos a la organización del evento para su uso en un futuro.

REGLAS DE ORO DE VEHÍCULOS DE SEGURIDAD

Cada evento es diferente en la forma en la que se presentan los tramos, y el plan de seguridad y la documentación los preparan equipos diferentes.

Asegúrese siempre de haber recibido toda la documentación con suficiente antelación. Para prepararse, tenga en cuenta lo siguiente:

Ejemplo de preparación previa al evento • Carpeta sujetapapeles

- Pistola grapadora y grapas
- Mapas
- Utensilios personales (comida y bebida incluidas)
- Botiquín personal
- Bolígrafos y lápices
- Cámara de vídeo, cargador y soporte (asegúrese de que no obstruya el airbag)
- Megáfono / sirenas / luces
- Documentación del evento
- Indumentaria adecuada
- Teléfono móvil y cargador
- Radio instalada y operativa

VEHÍCULOS DE SEGURIDAD 000/00

En los eventos de rally sobre superficies de grava, los vehículos 000 y 00 deberían ser, si es posible, vehículos todoterreno, para asegurarse de que puedan desempeñar su función en cualquier circunstancia. Estos vehículos son también los más visibles para el público. Para eventos en asfalto, el vehículo debe elegirse en función del lugar y de los requisitos.

Solo deben ocuparlos personas experimentadas.

Estos vehículos deben ir siempre bien identificados y contar con un megáfono, sirenas y luces de advertencia. Antes del evento, sus ocupantes deben familiarizarse con la ruta, con el plan de seguridad (incluido el número previsto de espectadores) y con otros documentos relevantes, además del horario. También deben colaborar con los oficiales del evento en sus funciones.³² Durante el evento deben comprobar en el tablón de avisos oficial si se ha producido alguna alteración de la ruta.

Uno de los dos vehículos, el 000 o el 00, debe recorrer la ruta completa y asegurarse de rellenar el carnet de ruta en cada control por el que pase. Esto debe aclararse en el programa final de vehículos de seguridad, y puede que sea necesario enseñar a los comisarios de cronometraje a rellenar correctamente el carnet de ruta.

Es fundamental que los vehículos 000 y 00 cumplan el horario predeterminado para que el evento se desarrolle de forma oportuna, pero deben estar preparados para adaptar el horario si el evento lo exige.

Deben contar con un medio para comunicarse con los demás vehículos de seguridad y con la dirección de carrera, y trabajar en equipo para atender cualquier solicitud relacionada con el movimiento y ubicación de espectadores.

En cada control de tiempos previo a un tramo especial, deben hablar con el jefe de tramo antes de entrar. El director de carrera o el jefe de seguridad deben estructurar el itinerario del vehículo de seguridad de forma que permita hacerlo. Esto puede implicar que los vehículos 000 y 00 tengan menos tiempo disponible en zonas de servicio o reagrupación que los participantes. Deben asegurarse de tener clara cualquier modificación del plan de seguridad, de los números previstos o de los planes de distribución en cuanto a señalización.

Los ocupantes de los vehículos 000 y 00 deben hacer una comprobación final conjunta del tramo en cuanto a elementos y materiales, problemas de seguridad, comisarios y seguridad del público. También deben llevar elementos y material de sobra, y herramientas para repararlos.

Si se detecta algún problema, debe comunicarse al jefe de tramo / dirección de carrera, para que tengan constancia o para pedir asesoramiento. Los ocupantes también deben comprobar los puntos de seguridad provisionales, además de las señales de ubicación obligatoria de radio y las banderas rojas.

Deben comprobar que las ubicaciones de la meta volante y la línea de parada sean conformes con el libro de ruta, y que los extintores de incendios estén en su sitio.

Al final de cada tramo, deben confirmar al jefe de tramo (o al jefe de tramo adjunto, si procede) que el tramo se encuentra en condiciones aceptables para competir. También deben asegurarse de que este mensaje llegue a la dirección de carrera. Deben facilitar un informe posterior al evento al jefe de seguridad o al director de carrera.

La tecnología no deja de avanzar, y esos avances pueden emplearse para mejorar la información disponible para los ocupantes de los vehículos de seguridad y la dirección de carrera. Disponer de información en tiempo real sobre si un tramo especial está listo o no es una parte crucial de la preparación antes de la salida del primer vehículo participante. En función de la disponibilidad de una conexión de datos fiable a lo largo de todo el itinerario del rally, es posible instalar una cámara web en la parte delantera del vehículo 000 y/o del 00.

Estas imágenes se pueden enviar a la dirección de carrera, y también las puede visionar el delegado de seguridad antes de entrar en el tramo, para hacerse una idea de la situación antes de salir.

Tendrán que comprobarse las normativas locales en materia de protección de datos, para asegurar su cumplimiento en todo momento si se emplean imágenes en directo captadas por uno de los vehículos de seguridad

Uno de los ocupantes del vehículo cero debe ser del equipo organizador principal del rally. Esta función no la puede desempeñar el director de carrera, ni el jefe de seguridad del evento, ni el jefe de seguridad del público. Tiene que ser una persona cuya única responsabilidad el día del rally sea formar parte del equipo del vehículo cero. De esta manera se garantiza que dicho equipo conoce el plan general de todo el evento, y que conoce muy bien el plan de seguridad, así como a los oficiales senior y jefes de etapa del rally. Uno de los ocupantes debe tener también experiencia en seguridad y en vehículos de seguridad, y el piloto debe ser titular o extitular de una licencia de competición.

Es aconsejable que el vehículo cero haga un reconocimiento de los tramos especiales con anterioridad al rally. Esto permitirá a sus ocupantes familiarizarse con el plan de seguridad, con los tramos especiales y con el libro de ruta. Los ocupantes también pueden usar un conjunto de notas de ruta descriptivas, que tienen que marcar con números de puesto, zonas para el público y ubicaciones de radio.

Para el vehículo cero es más seguro circular al 70-80% de la velocidad de rally si se guían con notas de ruta básicas. Esto también ayudará al copiloto a estar atento a cualquier problema que se detecte, y a las observaciones o indicaciones del piloto.

Las funciones principales del vehículo cero son supervisar la labor del vehículo 000, del vehículo del delegado de seguridad y del vehículo 00, comprobar que los espectadores no se hayan movido desde el paso de los anteriores vehículos de seguridad, y estar dispuesto a detenerse si tiene que actuar.

Sus ocupantes deben prestar atención en todo momento a la comunicación por radio, y estar preparados para comunicar cualquier problema o intervención.

Para que el evento se celebre con puntualidad, es fundamental que el vehículo cero cumpla con el horario predeterminado.

El vehículo cero debe contar con un método de comunicación con los demás vehículos de seguridad y con la dirección de carrera.

En cada salida de tramo especial, debe colaborar con el jefe de tramo y entrar por un punto en el que sea viable hacerlo y a su debido tiempo.

Si el tramo cronometrado tiene más de 30 km de longitud, se recomienda encarecidamente utilizar dos vehículos cero: uno que parta de la línea de salida, y otro de un punto intermedio hasta la meta, calculando correctamente los tiempos.

Deben asegurarse de que la ruta siga conforme con el plan de seguridad y, si es necesario, deben estar dispuestos a detenerse. Si fuera necesario esto último, deben comunicarlo de inmediato a la dirección de carrera, solicitando la demora en la salida del tramo y explicando la situación. Si fuera posible resolver el problema, deben hacerlo. De lo contrario, deben prepararse para que el jefe de tramo y la dirección de carrera anulen la prueba. NO es aceptable hacer que los participantes compitan en un tramo que se considere no conforme con el plan de seguridad

Al final de cada tramo, deben confirmar al jefe de tramo (o a su adjunto) que este se encuentra en un estado aceptable para competir. También deben asegurarse de que esta información llegue a la dirección de carrera. Si es necesario, mantendrán también una reunión informativa (o redactarán un informe) posterior al evento con el jefe de seguridad o la dirección de carrera.

VEHÍCULO ESCOBA

En algunos eventos puede haber más de un vehículo escoba. No obstante, si éste fuera el caso, no se puede recorrer un tramo con más de un vehículo escoba a la vez. Normalmente, el vehículo escoba debe identificarse con una bandera a cuadros en la puerta, que indica que el tramo ha finalizado.

El vehículo escoba debe recorrer la ruta completa, incluidos los sectores de enlace. En cada salida de tramo deben ponerse en contacto con el jefe de tramo, que les dará la siguiente información:

- número de vehículos que han entrado en el tramo
- número de vehículos que han salido del tramo
- ubicación de cualquier vehículo que no haya podido completar el tramo
- la hora a la que salió el último vehículo participante

El vehículo escoba debe confirmar que el número de participantes que han entrado en el tramo coincida con el número que ha salido del último tramo incluido cualquiera que se haya retirado en el sector de enlace.

Debe recoger todos los carnets de ruta de todos los controles por los que se haya pasado.

Es fundamental que recojan todos los carnets de ruta completados, los informes oficiales (incluidos los de jueces de hecho) y las hojas de firmas de oficiales de cada tramo. Estas hojas deben entregarse a la dirección de carrera lo antes posible. Es aconsejable que estén accesibles por si la dirección de carrera o el equipo de resultados necesitan consultarlas. Si hubiera algún informe de incidentes, deben intentar fotografiarlos y facilitar las imágenes a la dirección de carrera a la mayor brevedad posible.

El vehículo escoba solo puede entrar en el tramo si así lo autoriza la dirección de carrera.

Los ocupantes del vehículo escoba deben tener amplios conocimientos de cómo funciona el sistema de cronometraje del evento y si es posible, detenerse en cada vehículo que supere el límite máximo de tiempo (OTL) y, previa consulta con la dirección de carrera, recoger sus carnets de ruta. Es esencial que el vehículo escoba colabore con la dirección de carrera en todo momento para verificar si un participante está en OTL y, por tanto, ya no puede seguir participando.

Si un vehículo escoba se demora, debe avisar inmediatamente de ello a la dirección de carrera.

Si el tramo se va a volver a usar, los ocupantes del vehículo escoba deben avisar a la dirección de carrera de cualquier cruce o zona que requiera tenga que volver a instalarse o marcarse y de cualquier elemento de seguridad que falte. También deben identificar las zonas en las que haya un número significativo de espectadores. Además, se les puede pedir que informen sobre la ubicación y, si es posible, la causa de la retirada de participantes.

Si en el tramo todavía hay vehículos participantes, deben plantearse si es necesario moverlos o si resulta más prudente dejarlos en el lugar. Los participantes siempre querrán recuperar sus vehículos lo antes posible, pero puede que esto no sea lo que más conviene al resto de personas implicadas en el evento. No debe pedirse la recuperación o el desplazamiento de un vehículo a menos que esté bloqueando el tramo o se considere que representa un peligro.

Una vez se haya confirmado que se han contabilizado todos los vehículos participantes y que va a ser la última vez que recorra el tramo, y solo previa autorización de la dirección de carrera, los comisarios, médicos y equipos de rescate que hayan participado en el desarrollo de ese tramo podrán retirarse.

Si es necesario, el vehículo escoba debe enviar un informe al jefe de seguridad o a la dirección de carrera (o participar en una reunión informativa posterior al evento con ellos).

PUESTOS LARGADA

- Debe establecerse un puesto médico en la salida de cada tramo especial, y en puntos intermedios si la longitud del tramo es igual o mayor a 15 km. Estos puntos intermedios deben estar a menos de 10 minutos en vehículos pertinentes conducidos a velocidad de intervención.

- El puesto médico consta de:

Vehículos de intervención médica básica de emergencia o MIV,

Vehículos de Intervención de Bomberos (extracción de personas de un vehículo, extinción de incendios) TIV

Vehículos de evacuación de heridos (ambulancias).

Personal de Seguridad (Policía)

- Los vehículos de intervención médica y técnica pueden ser de uso combinado/mixto o ser dos vehículos separados.

- Todos los vehículos deben ubicarse de forma que tengan acceso directo al tramo, sin ningún obstáculo delante (p. ej. cualquier otro vehículo, cinta de vallado, barreras, comisarios de seguridad), y en el orden de salida MIV-TIV-ambulancia.

- Todos los puestos médicos deben asociarse a un punto radio y señalizarse debidamente (con luces y una cruz).

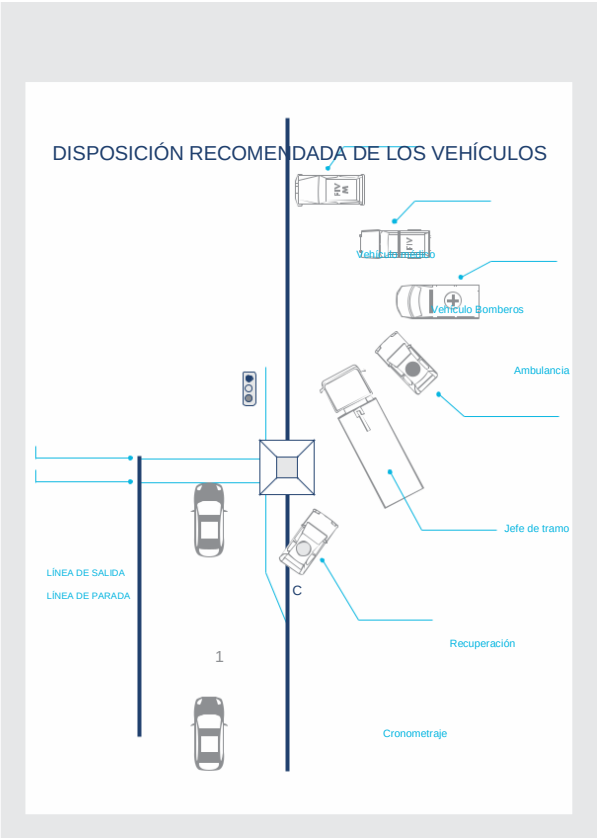
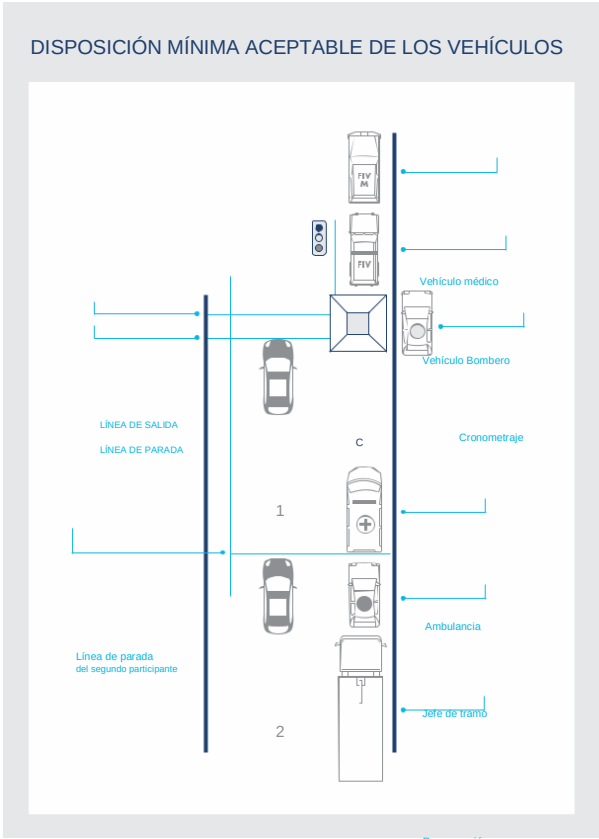
- Cada MIV cuenta con un equipo formado por al menos un médico especializado en reanimación y gestión de traumatismos prehospitalarios, además de un paramédico/enfermero.

- Cada uno de los TIV debe contar con un miembro con experiencia en la extracción de personas atrapadas en vehículos accidentados y en extinción de incendios.

- Una de las ambulancias de la salida debe hacer las veces de unidad de reanimación, con un médico que acompañe a cualquier herido que necesite cuidados intensivos durante la evacuación.

- El equipamiento de los vehículos de intervención médica debe ser conforme con el Apéndice H, Suplemento 3.

- El director de carrera es el que decide si se envía o no un vehículo médico, tras consultarlo con el jefe médico e informando al jefe de tramo.



EJEMPLO DE DISPOSICIÓN DE UN TRAMO



SÍMBOLOS TÍPICOS DE UN TRAMO

CHICANAS/DESVIOS

Las chicanas pueden utilizarse en un tramo especial para reducir la velocidad antes de determinados puntos de alto riesgo o en rectas de No mas de 1200 metros. No obstante, lo deseable es que, en la medida de lo posible, el tramo se planifique de forma que no sean necesarias y de serlo, se aconseja hacerlas cada 1000 metros. Todas las chicanas deben apuntarse en el libro de ruta y estar ya señalizadas o colocadas durante el reconocimiento. Para mantener cierta coherencia entre tramos y eventos, debe:

Respetarse la distancia y la forma de armado.

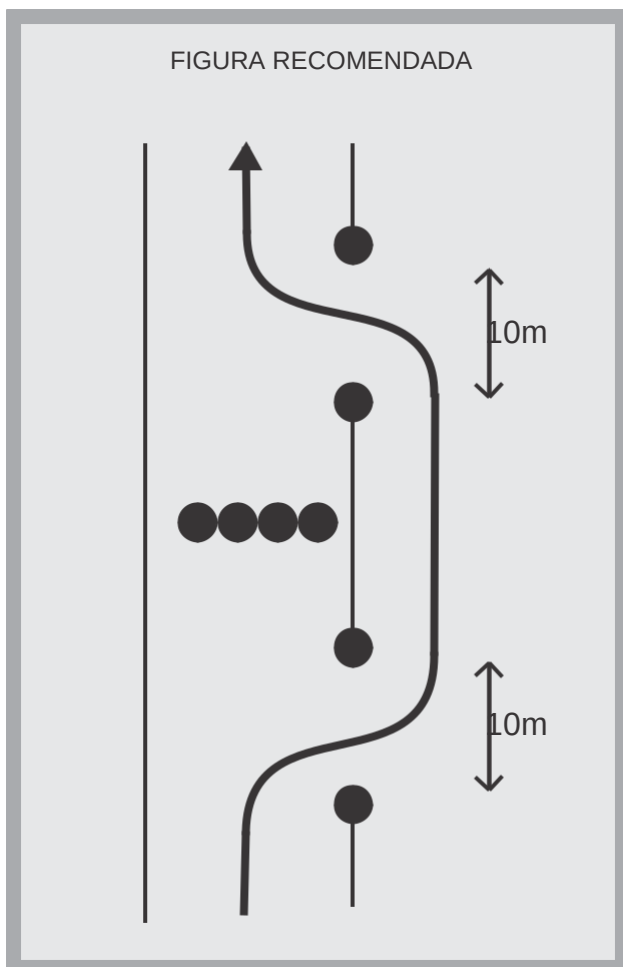
Es importante poder marcar la dirección de la chicana con flechas o rayas oblicuas, y colocar en su aproximación un panel de «100 m». La posición exacta de los elementos de la chicana debe marcarse claramente con una línea pintada, de manera que puedan recolocarse si se mueven del sitio. Para formar las chicanas debe emplearse:

- Paredes de muñecos de neumáticos del mismo diámetro, conectados entre si; las mismas deberán con un poste enterrado en los muñecos delimitadores de entrada, medio y salida.

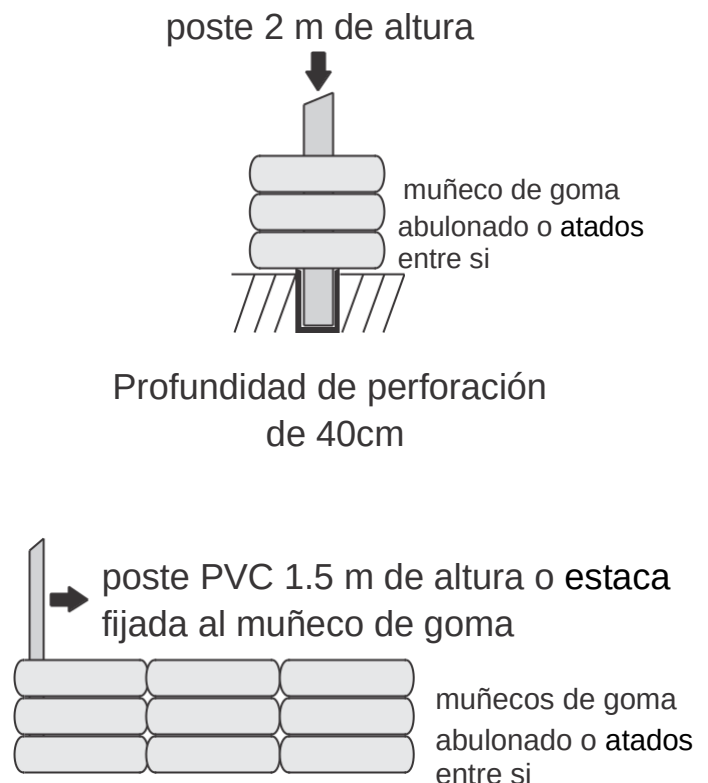
Durante el rally, debe haber jueces de hecho en cada chicana para reparar cualquier daño provocado por un vehículo que impacte contra alguno de sus elementos. También se recomienda comunicación de radio.

El cometido del juez de hecho será informar al director de carrera de cualquier vehículo que impacte contra la chicana. Para informar de cualquier colisión, es necesario grabar la chicana en vídeo.

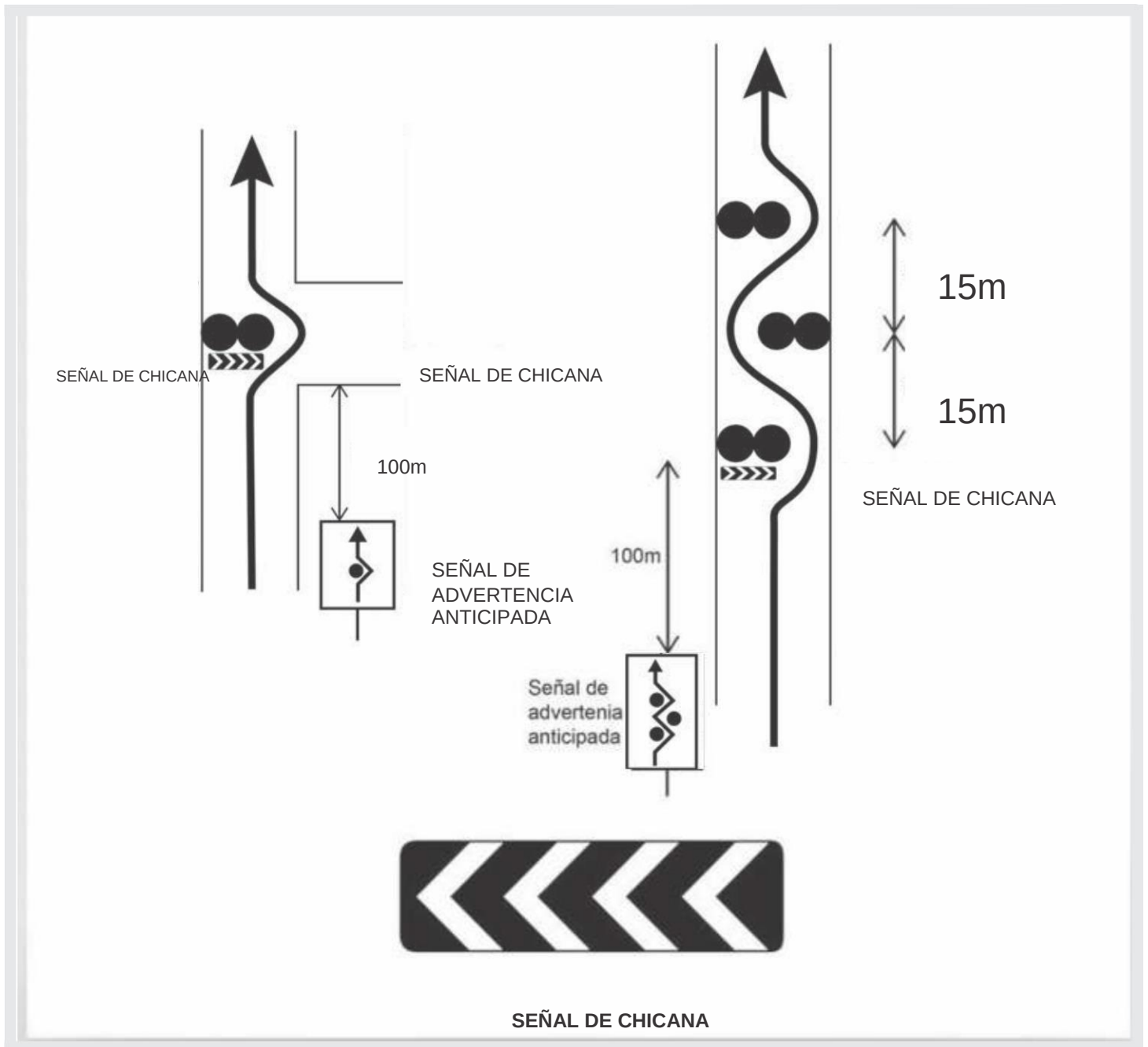
MODELOS DE CONSTRUCCION DE REDUCTORES DE VELOCIDAD RECOMENDADOS



Modelo de construcción de muñecos en ingreso/delimitadores para chicanas/desvios de camino

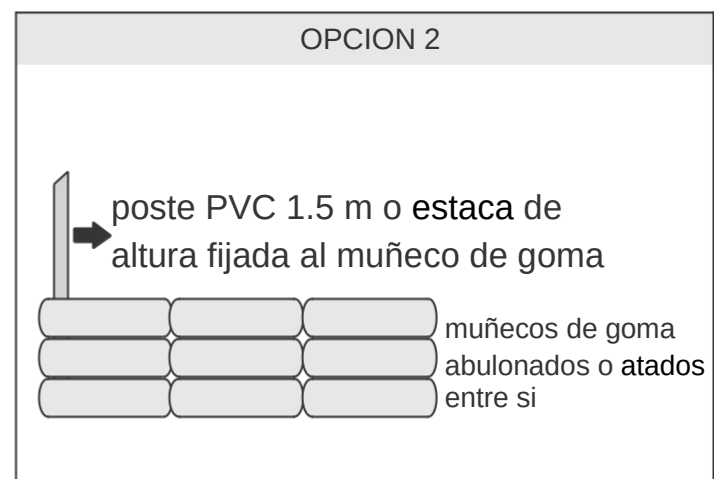
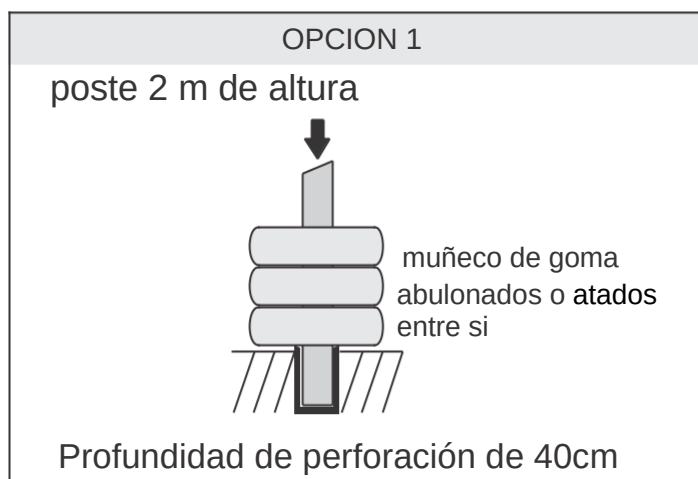


FIGURAS ALTERNATIVAS



FORMA CONSTRUCTIVA EXTRAIDA DE MANUAL DE SEGURIDAD FIA

Modelo de construcción de muñecos en ingreso/delimitadores para chicanas/desvios de camino



PARQUE DE SERVICIO

El área de servicio de un rally puede ser una zona de actividad frenética si los equipos están preparando los vehículos participantes para la siguiente sección del evento. Puede ser un entorno apresurado, con boxes llenos de personal de los equipos, prensa, familiares y espectadores. Es una zona que puede generar riesgos significativos para las personas, y hay que gestionarla con cuidado para minimizarlos sin impedir a los equipos trabajar con los vehículos, y sin que deje de resultar una zona atractiva para el público.

Los inscritos, participantes y personal de asistencia de los equipos deben velar por su propio bienestar y el de los demás. El organizador del evento tiene la responsabilidad principal de coordinar la actividad y de asegurarse, en la medida de lo razonablemente viable, de que estas zonas cumplan los requisitos de seguridad correspondientes. Dentro del parque de servicio, el organizador del evento debe asignar una «zona de asistencia» a cada uno de los equipos participantes. Estas zonas deben gestionarse de tal forma que no supongan un riesgo ni de seguridad ni medioambiental para los demás equipos o para el lugar en el que tiene lugar la prueba.

REQUISITOS BÁSICOS PARA PARQUES Y ZONAS DE SERVICIO

- La zona de servicio debe tener un tamaño apropiado para instalar boxes individuales, para que se muevan los vehículos y para el acceso seguro de peatones. El suelo debe ser relativamente llano, y cualquier peligro significativo debe controlarse adecuadamente.
 - Los organizadores deben establecer un límite de velocidad para el parque de servicio y publicar dicha información en las normativas complementarias.
 - Todos los participantes colocarán, antes de empezar a intervenir en los vehículos, una lona de protección medioambiental para el suelo.
 - Cualquier estructura temporal (p. ej. un toldo o una carpa) debe erigirse de forma segura y con lastre suficiente para aguantar el viento. Todas las estructuras que los organizadores del evento consideren como no seguras deben desmontarse y retirarse.
 - Cuando se esté interviniendo en los vehículos, debe haber extintores de incendios fácilmente disponibles en todo momento, sobre todo si se va a hacer alguna soldadura o rectificado.
 - La distribución del parque de servicio debe permitir el acceso de vehículos de emergencia si fuera necesario.
 - El organizador es responsable de desplegar unas medidas de emergencia para el parque de servicio que prevea incendios, lesiones e incidentes de seguridad. Estas medidas deben comunicarse a todos los inscritos y participantes.
 - Cuando tengan que elevarse del suelo con un carro o cualquier otro tipo de gato, los vehículos deben apoyarse en caballetes, soportes para el chasis o rampas, todo ello con placas de soporte en la base. No se debe intentar llevar a cabo ninguna otra intervención durante la elevación o descenso del vehículo.
 - Se permite el cambio del depósito de combustible, la bomba de combustible, el filtro de combustible o cualquier otro componente del circuito de combustible, así como el vaciado y/o llenado del depósito de combustible, si es necesario para el mantenimiento del vehículo y siempre que:
 - La intervención se lleve a cabo con el conocimiento del organizador
 - Haya un operario preparado con un extintor
 - No se lleve a cabo ninguna otra intervención en el vehículo a la vez
 - Se establezca una zona de seguridad, de la que debe retirarse cualquier fuente de ignición
 - Se use una cantidad mínima de combustible, y el combustible retirado se guarde en un recipiente sellado
 - Los boxes de mantenimiento deben controlarse de manera que no supongan ningún riesgo inaceptable para participantes, pilotos y copilotos, equipos adyacentes o el público.
 - No debe permitirse que haya cables o mangueras por el suelo con los que alguien se pueda tropezar. No deben tenderse cables ni mangueras cruzando vías de acceso ni carreteras, a menos que vayan cubiertos con protectores adecuados.
 - El personal de mantenimiento y los participantes deben ser conscientes de que pueden tener que pasar mucho rato expuestos al frío, la lluvia o el calor, y elegir su indumentaria en consecuencia.
- Se recuerda a los inscritos su obligación de cumplir, en todo momento, el reglamento deportivo y cualquier reglamento complementario

ANEXO IV

REQUERIMIENTOS ORGANIZATIVOS

La C.D.A. establece para la organización de competencias válidas para el Campeonato Argentino de Rally 2025, las siguientes normativas con relación a su Fiscalización:

1. La organización dispondrá de dos (2) espacios adecuados destinados para la Dirección de la Prueba y para la sala de Comisarios. Los mismos deberán estar a una distancia prudencial entre ellos, contar con todos los servicios necesarios (electricidad, iluminación, seguridad, internet, y mobiliario adecuado); estos espacios deben ser exclusivos para dichas funciones.
2. Los autos oficiales 000 – 00 – 0 deberán contar con cámaras a bordo que registren su paso por las Pruebas Especiales. Las filmaciones deberán ser entregadas a la Director de la Prueba, preferentemente luego de cada sección, para que queden a disposición de los Comisarios para el caso en que sea necesario efectuar alguna consulta.
3. La organización proveerá a los comisarios (Deportivos y Técnicos), para el normal desempeño de sus funciones, dos (2) autos debidamente identificados con las palabras FISCALIZACION y CDA. En el caso de caminos de montaña, al menos uno de estos, deberá ser un vehículo adecuado para circular por caminos de esas características. Se instalarán en estos móviles, equipos de comunicación VHF adecuados en potencia para la constante comunicación entre los Comisarios y la Dirección de la Prueba.
4. Para el Reconocimiento de Caminos por parte de las tripulaciones se dispondrán controles en cada prueba especial en su punto de largada y al final de la misma. Es recomendable también disponer de un control en un punto medio del recorrido. De no contar una prueba especial con estos controles, se podrá demorar el ingreso para su reconocimiento hasta tanto se instalen los mismos. En el Libro de Ruta se incluirá el formulario para registro de cada P.E.
5. Se entregará a cada autoridad deportiva de la competencia, un Libro de Ruta similar al recibido por las tripulaciones participantes.
6. Se enviarán todos los documentos oficiales de la carrera a la dirección de Correo Electrónico que les informen debidamente a los organizadores la CDA del Automóvil Club Argentino. Ninguna notificación será válida si no se remite a ese destinatario. Además, se deberá copiar el envío a los mails personales de cada Comisario o Autoridad CDA designada para el evento.
7. Las respuestas válidas o notificaciones autorizadas solo serán las remitidas desde el mail oficial de la CDA o en su defecto desde los correos personales de las Autoridades que la Sub Comisión de Rally de la CDA dictamine.
8. Todos los documentos oficiales deberán respetar los formatos establecidos y serán visados por las autoridades que correspondan para su autorización. Ninguna autoridad podrá tomar una determinación que requiera el previo consentimiento o aprobación de otra.
9. Los Boletines y/o Comunicados, deberán respetar el formato de hoja A4 de color amarillo y se podrán adjuntar, si así las autoridades lo deciden, junto a una planilla de las tripulaciones participantes las que deberán firmar dicho documento en consentimiento de recepción del mismo. Por otra parte, los Boletines y Comunicados oficiales se podrán emitir mediante el Whats App oficial (creado por la Dirección de la Prueba), Correo Electrónico (dirección aportada en los formularios de inscripción) y en el Tablero Oficial de Rally Argentino (versión digital)

PERSONAL Y EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD EN ÁREAS ESPECÍFICAS

Para garantizar la seguridad en los lugares que se mencionan, la Organización debe cumplir con los siguientes requerimientos:

CONTROL HORARIO Y LARGADA DE PRUEBA ESPECIAL:

- . Policía
- . Móvil de ataque rápido de bomberos, (con 2 Oficiales) Mínimo
- . Personal de Seguridad de la Organización
- . **Ambulancia UTI (Alta Complejidad)**
- . Medico responsable

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

CONTROLES HORARIOS EN OTROS SECTORES

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

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

REVISIÓN TÉCNICA PREVIA Y FINAL

- . Ambulancia con personal idóneo
- . 2 Bomberos con 4 Matafuegos de 10 Kg
- . Personal de Seguridad

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

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.

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

Los Responsables de Seguridad serán los encargados de verificar estos requisitos