



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA

CAMPEONATO ARGENTINO
RALLY

2010

REGLAMENTO DE CAMPEONATO

**CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY
REGLAMENTO DE CAMPEONATO
2010**

CONTENIDO

CAPITULO I	CONDICIONES GENERALES
CAPITULO II	REGLAMENTACIONES
CAPITULO III	VEHICULOS ADMITIDOS
CAPITULO IV	CARACTERISTICAS DE LOS RALLIES
CAPITULO V	PROGRAMACION DEL EVENTO
CAPITULO VI	PUNTAJE
CAPITULO VII	CLASE N4 COPA LIGHT
CAPITULO VIII	PARTICIPANTES - LICENCIAS
CAPITULO IX	INSCRIPCIONES – COBERTURA MÉDICA
CAPITULO X	NUMERACION _ ORDEN DE LARGADA
CAPITULO XI	VERIFICACION TECNICA
CAPITULO XII	MEDIDAS DE SEGURIDAD
CAPITULO XIII	CEREMONIAS DE COMIENZO Y CORONACIÓN
CAPITULO XIV	INSPECCION PREVIA
CAPITULO XV	SANCIONES APLICADA POR LOS COMISARIOS
CAPITULO XVI	APERCIBIMIENTOS
CAPITULO XVII	RECLAMACIONES Y APELACIONES
CAPITULO XVIII	PAGO DE MULTAS
CAPITULO XIX	INCIDENTE
CAPITULO XX	MEDIDA PROVISORIA

I CONDICIONES GENERALES

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

El certamen otorga dos títulos de Campeón Argentino, uno para pilotos y otro para navegantes, que surgirá de quien obtenga mayor cantidad de puntos considerando en cada rally, la clasificación final y la de cada día, cumpliendo las condiciones que se detallan en el Art. 6.2 de este reglamento.

También será consagrado un Campeón por cada Clase (Piloto y Navegante)

Estará compuesto por un máximo de doce (12) pruebas.

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

El Club Organizador es el único responsable de toda la organización del evento y del cumplimiento de todas las normas contenidas en las Prescripciones Generales de Rally del Campeonato Argentino, de lo previsto en el RDA, en este Reglamento de Campeonato, y demás resoluciones de la CDA en particular

El presente Reglamento de Campeonato entra en vigencia el 1 de febrero de 2010.

II REGLAMENTACIONES

Son de aplicación todas las reglamentaciones, prescripciones y regulaciones dictadas por la C.D.A., las contenidas en el R.D.A. y sus Anexos, el C.D.I. y sus Anexos, las Prescripciones Generales aplicables al Campeonato Argentino de Rally y sus Anexos, las que contiene este Reglamento y las que la C.D.A. emita durante el corriente año.

Si alguna prueba que integre el Campeonato Argentino se realiza en forma conjunta con otra que forme parte del campeonato de la Intercontinental Rally Challenge, 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

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

II VEHICULOS ADMITIDOS

Automóviles homologados por la F.I.A. y C.D.A. comprendidos dentro de la reglamentación técnica de la categoría rally.

En caso de vehículos homologados por la C.D.A., estas homologaciones serán realizadas siguiendo las mismas normativas de la F.I.A.

Los grupos y clases que tendrán vigencia durante el año 2010, serán las siguientes:

<u>Homologación</u>	<u>Grupo / Clase</u>	<u>Capacidad Cúbica</u>
F.I.A.	N4	Superior a 2000 cm ³
F.I.A.	Súper 2000	
C.D.A.	Súper 2000	
C.D.A.	N3	1600 a 2000 cm ³
F.I.A. o C.D.A.	N2 (1) (2)	Hasta 1600 cm ³
C.D.A.	N3 Integral – Súper "R"	Hasta 2000 cm ³

Mercosur – 150 Hp máx. fábrica)

(1) No se permite la participación de autos de producción de serie equipados con árbol de levas variable.

(2) En autos con Ficha de Homologación FIA, no se autorizan las variantes de opción (VO).

Solamente con autorización expresa de la C.D.A. y sin derecho a obtener puntos ni trofeos, se podrá admitir la participación de automóviles no homologados dentro de la organización de una prueba con puntaje para el Campeonato Argentino de Rally.

En el caso que, dentro de la Organización de un Rally por el Campeonato Argentino se incluya la participación de tripulaciones y vehículos válidos para un Campeonato Regional o Zonal, las tripulaciones y su vehículo habilitado, serán ordenados y clasificados luego del último ordenado o clasificado por el Campeonato Argentino, debiendo largar siempre, el primero de ellos, como mínimo dos minutos después del último habilitado para el Campeonato Argentino.

Deberán ser clasificados por separado y no podrán ser incluidos en la Clasificación General, conjuntamente con las Clases que compiten por el Campeonato Argentino.

IV CARACTERISTICAS DE LOS RALLIES

4.1 Distancias

La distancia total de las Pruebas Especiales deberá ser:

Coeficiente 1: Entre 140 y 160 Km.

Coeficiente 2: Entre 200 y 260 Km.

La cantidad máxima de pruebas coeficiente 2 será de dos en el total del Campeonato

El lugar y fecha de realización de los rallies coeficiente 2, debe ser definido antes del 30 de Junio de 2010.

La extensión recomendada de cada día deberá ser como mínimo de un 35 % y como máximo de un 65 % del recorrido total de Pruebas Especiales. El recorrido más extenso se disputará el día 1.

En el caso de disputarse algún tramo (PE) el día viernes como sección 1 del día 1, el orden de largada del día 2 no sufrirá modificaciones aunque se haya excedido el 10% del recorrido total.

Si la distancia entre Parques de Asistencia supera los 100 kms. debe disponerse una zona suplementaria de reabastecimiento según las condiciones que se detallan en el Art 4.9.

4.2 Superficies

La superficie de los caminos a utilizar en las pruebas especiales debe ser de tierra, ripio o pavimento.

4.3 Condiciones de las Pruebas Especiales

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.

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.

El máximo de oportunidades en que puede ser disputada una misma PE, sobre el mismo recorrido será de dos, por Día.

Para la utilización de un mismo recorrido en tres oportunidades o más, se deberá requerir aprobación de la C.D.A. quien evaluará las características del piso y del tramo.

No se deberán incluir dentro del recorrido en el mismo día, PE's que se disputen ida y regreso sobre un mismo tramo del camino.

4.4 Pruebas Súper Especiales

La distancia de las Pruebas Súper Especiales puede variar entre 1.20 y 3.00 Km

El procedimiento específico respecto de la forma de disputa de una Prueba Súper Especial, el orden de largada y los intervalos horarios pueden ser dispuestos a discreción por los organizadores, pero deben ser detallados en el Reglamento Particular de la Prueba.

El recargo de tiempo que se le asignará a quien no complete la PSE, también debe figurar en el RPP o en un boletín adjunto.

Cuando mas de un auto largue a la vez, las calles en el punto de largada deben ser adyacentes una a otra. El mismo procedimiento de largada debe utilizarse para cada auto. Se permite además escalonar las líneas de largada para lograr que el punto de llegada se encuentre en una misma línea y la distancia recorrida por ambos autos, sea igual.

Si una tripulación no puede completar el recorrido de una prueba súper especial, su auto será trasladado por los organizadores hacia el camino inmediatamente posterior al control del final de la Prueba Súper Especial, o directamente al Parque de Asistencia o Parque Cerrado según corresponda.

Si excepción, el organizador deberá enviar un plan detallado de seguridad a la CDA para su revisión y aprobación, quince (15) días antes de la realización de la prueba.

4.5 Elección del Recorrido

El Organizador del evento es el único responsable de que las pruebas especiales a usar en la carrera sean apropiadas; deberá evitar las rutas que podrían no concordar con los reglamentos y/o recomendaciones de la CDA y ACRA. La seguridad es de primordial importancia al seleccionar los tramos. La selección de la ruta del rally debe evitar los caminos que puedan incluir una alta densidad de tráfico de espectadores.

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

La velocidad promedio en las secciones de rutas (sectores de enlace) no debe superar las permitidas para los caminos que se utilicen de acuerdo a las reglamentaciones vigentes.

Las autoridades designadas por la CDA para cada evento (Comisarios Deportivos, Delegado de Seguridad) podrán tomar la decisión in situ de cancelar o modificar el recorrido de una Prueba Especial si por motivos de seguridad lo consideran conveniente.

4.6 Duraciones

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

Solo en casos especiales y con expresa autorización de la CDA, podrá excederse de esa duración.

El tiempo de detención entre cada día no debe ser inferior a 8 hs.

4.7 Asistencia

Para las pruebas que se disputen por el Campeonato Argentino se establecen para las reparaciones el uso de Parques de Asistencia en un todo de acuerdo a lo que determina el capítulo 12 de las Prescripciones Generales para rally.

Las definiciones sobre "Asistencia Prohibida", están detalladas en artículo 12.2 de las Prescripciones Generales.

Solamente en el caso de Reagrupamientos – Régimen de Parque Cerrado – no previstos en la planilla de horarios (interrupciones de la prueba) o ampliadas en su tiempo original, los Oficiales Deportivos

podrán autorizar a la tripulación a cambiar un neumático dañado por otro que lleven a bordo en ese lugar.

Los organizadores deben disponer la opción de “Tiempo Flexible” en el ingreso a los Parques de Asistencia. Será de hasta 20 minutos para las asistencias intermedias y de 60 minutos para la asistencia final del día 1.

Excedido el tiempo flexible, regirá la penalización de 10 segundos por minuto de atraso, considerándose para la puesta fuera de carrera el tiempo de 15 minutos como atraso del sector.

En las asistencias intermedias deberán ser seguidos de reagrupamientos donde se reordenará a los participantes para continuar la prueba.

Para tomar el tiempo flexible, los organizadores deberán 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.

La asignación de espacios para los equipos en el Parque de Asistencia, estará a cargo de ACRA.

4.8 Zonas de Asistencia Remota (ZAR)

El organizador tiene la opción de crear Zonas de Asistencia Remota las cuales deben:

- Estar definidas por un control horario de ingreso y salida.
- No exceder una duración de 15 minutos por auto.
- No habrá opción de tiempo flexible al ingreso.
- Permitir el cambio de neumáticos y las asistencias que se definen en el punto siguiente.
- Permitir el ingreso solo a personas de los equipos, oficiales del rally, autoridades de ACRA y representantes de la prensa con credenciales apropiadas.

Mientras el auto se encuentra dentro de la zona de asistencia, remota la tripulación y el personal del equipo pueden realizar trabajos utilizando el equipamiento, los repuestos y las herramientas que lleven a bordo del auto.

Además pueden:

- utilizar gatos, soportes para chasis, rampas, pistola neumática, llave cruz, torquímetro, herramientas de mano y agua común
- agregar agua común al sistema del auto.
- Usar cobertores para el piso

Las ZAR deben ser programadas de manera que las mismas personas del equipo puedan asistir tanto a estas zonas como al Parque de Asistencia, usando una ruta recomendada que les provea la organización.

4.9 Reabastecimiento

El combustible será provisto por ACRA, siendo obligatorio para los participantes abastecerse únicamente en las zonas de reabastecimiento indicadas en el Libro de Ruta, y en las que solamente se permitirá la carga de combustible.

Estarán señalizadas con pancartas que muestren un surtidor de combustible en color negro sobre fondo azul.

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

La existencia de personal del equipo en esa zona será considerada como “asistencia prohibida”.

Por seguridad, los motores deben permanecer apagados durante la operación de reabastecimiento y se recomienda que las tripulaciones permanezcan fuera del auto mientras ésta se realiza.

4.10 Cámara a bordo

Por requerimientos comerciales, por promoción o por difusión del rally, se autoriza el uso de cámaras a bordo de los autos.

La colocación, ajuste o cambio de cintas de video por parte de técnicos debidamente acreditados, puede ser realizado en el área de espera previa al ingreso a los Parques de Asistencia, en los reagrupamientos o en los Parques Cerrados, con la presencia de un miembro de la tripulación del auto en el cual se realiza la operación.

4.11 Neumáticos -Circulación

Los neumáticos a utilizar en todas las Clases serán provistos por la Asociación Civil Rally Argentino.

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

En las clases N4 y Súper 2000 será definida por cada rally una cantidad máxima de cubiertas a utilizar durante el desarrollo de la prueba. Las mismas deberán ser declaradas a las autoridades, quienes realizarán los controles que consideren oportunos durante el desarrollo de la competencia.

Si una prueba del Campeonato Argentino forma parte a la vez del Campeonato de la Intercontinental Rally Challenge (IRC) 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.

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

Cuando la largada de una prueba especial tenga una demora de mas de 10 minutos, para cualquier competidor, la regulación de la presión de los neumáticos esta permitida.

- Está prohibido el uso de cualquier dispositivo / elemento para mantener el rendimiento completo del neumático con una presión interna igual o menor a la presión atmosférica. El interior del neumático (el espacio entre la llanta y la parte interna del neumático deben rellenarse únicamente con aire).
- Está prohibido el uso de clavos, salvo autorización expresa de la C.D.A.
- Los automóviles podrán transportar dos (2) ruedas de repuesto como máximo.

4.12 Reconocimientos

Tratándose de reconocimiento y no de práctica y debido a que se deben respetar todas las leyes de tránsito, los autos de reconocimiento deben contar con un seguro según lo requiere la ley, sin que pueda imputarse responsabilidad alguna a los organizadores.

Las Pruebas Especiales podrán ser recorridas por las tripulaciones inscriptas, en dos oportunidades como máximo.

En el Reglamento Particular de la Prueba deberán se definidos los días y horarios especiales en que podrán ser recorridos cada una de ellas.

Los organizadores deben asegurarse de que cada tripulación no recorra la misma prueba especial más de dos veces, para ello deberá haber oficiales de control en la largada y en la llegada de cada prueba especial. Se podrán realizar mas controles fuera de los días y horarios determinados por la organización.

A partir del fin del Reconocimiento, cualquier persona relacionada de cualquier manera con una tripulación, tiene prohibido viajar (al menos que lo haga a pie) sobre o a través de la ruta de una Prueba Especial del rally, sin autorización expresa del Director de la Prueba.

Dentro de los noventa (90) días anteriores a la fecha de realización de cada prueba y hasta el inicio del plan de reconocimientos, los posibles participantes de esa Prueba tienen prohibido recorrer los caminos en que se disputan las Pruebas Especiales.

El reconocimiento fuera del cronograma dado por los Organizadores es considerado una infracción muy seria y será informada a los Comisarios Deportivos que podrán aplicarle una de las Penalidades consignadas en los Art. 152 y 153 del RDA. Además, si los Comisarios Deportivos determinan que la falta es muy grave, pueden proponer a la Mesa Directiva de la CDA, que suspenda las licencias de los integrantes de la tripulación por un período de duración equivalente a la cantidad de competencias del Campeonato Argentino de Rally por el que hayan sido suspendidos.

Cualquier denuncia presentada por el Director de la Prueba al Colegio de Comisarios Deportivos será tratada por estos en su primera Reunión.

Las condiciones para recorrer los tramos de PE y características de los vehículos que está permitido utilizar se describen en el capítulo 14 de las Prescripciones Generales para rallies del Campeonato Argentino.

4.13 Ensayos (Shakedown)

El tramo de skakedown debe ser disputado tal como si fuese un tramo que se corre durante la carrera, e incluir todas las medidas de seguridad apropiadas.

La superficie de tramo del shakedown tiene que ser representativa de la superficie del rally.

El tramo del shakedown no puede ser disputado como un tramo o parte de un tramo del itinerario del rally, excepto cuando sea usado como una Prueba Súper Especial.

Los participantes deben respetar los horarios asignados a su clase.

Descargo de responsabilidad: Toda persona a bordo de un auto durante el shakedown que no este inscrita en el rally, debe haber firmado un descargo de responsabilidad provisto por el organizador.

4.14 Tiempos

Los tiempos empleados por las tripulaciones en las pruebas especiales serán tomados con una precisión del décimo de segundo (0,1 seg.). Estos se sumarán a sus otras penalizaciones expresadas en tiempo para conformar la clasificación de la prueba.

El tiempo empleado (fin de PE) debe ser tomado obligatoriamente con relojes con registro impreso.

4.15 Publicidades

El Organizador dispondrá de un panel de 40 cm. de alto x 25 cm. de ancho que debe ser colocado en la parte delantera de las puertas de las tripulaciones.

También pueden disponer de la faja de 50 cm. x 17 cm. que incluye el número de competición con la denominación del rally, ubicada en forma horizontal en la parte superior de ambas puertas, siempre con el número hacia adelante

4.16 Números de competición

Para los rallies que conforman el Campeonato Argentino, los organizadores deben proveer a cada tripulación los números de competición que utilizarán durante la prueba.

Dos números de 25 cm. de alto y un ancho de trazo de no menos de 3.0 cm., en color naranja fosforescente – sin fondo de otro color - para ser colocados en la parte alta de cada vidrio lateral trasero, junto con el apellido del piloto.

En forma opcional pueden disponer una "Placa de Rally" con medidas aproximadamente de 30 x 15 cm. para ser adherida en el capó de los autos.

4.17 Nombre de los Pilotos y Copilotos

El apellido del piloto debe presentarse en ambas ventanas traseras con su bandera nacional según la nacionalidad de su pasaporte, debajo del número de competición.

Debe aparecer en letra tipo helvética, en color blanco sobre fondo despejado, de hasta 10 cm. de alto y un ancho de trazo de hasta 15 mm.

Además los nombres del piloto y copiloto con sus banderas nacionales, deben figurar en ambos guardabarras delanteros del auto.



4.18 Sistema de Reenganche

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

- Si se han retirado de la prueba por haber excedido los tiempos máximos permitidos (sector, día) o reportado problemas técnicos a la Dirección de la Prueba.
- No lo podrán hacer aquellos que hayan sido excluidos por los Comisarios Deportivos por infringir condiciones reglamentarias.
- Todas las tripulaciones que hayan abandonado la prueba durante el día 1, serán reenganchadas para participar del día 2.
- Las tripulaciones que no deseen participar del día 2 deberán notificarlo a la Dirección de la Prueba completando y entregando el Formulario de Abandono correspondiente.
- El automóvil y el block motor deben ser los mismos que se presentaron en la verificación técnica inicial.
- El automóvil podrá ser reparado a discreción pero debe ser ingresado al Parque Cerrado como máximo cuatro horas después del tiempo ideal del primer vehículo en competencia, donde los Comisarios Técnicos procederán a su revisión y precintado de elementos.
- Esta participación les permite a las tripulaciones obtener puntaje, dentro del asignado para el día 2, para sus respectivas clases.
- El orden de largada será establecido por la Dirección de la Prueba de acuerdo con los Comisarios Deportivos.

4.19 Pasaporte Técnico

A cada auto se le entregará por parte de la Comisión Técnica de la CDA, en su primera participación de cada año, un Pasaporte Técnico.

El Pasaporte deberá ser obligatoriamente presentado en cada Verificación. El concurrente del auto, será responsable sobre la falta del mismo, la ausencia de alguna de las hojas componentes o cualquier enmienda no autorizada.

V PROGRAMACION DEL EVENTO

5.1 Programación

La siguiente es la programación recomendada para la semana en que se realiza el evento

Martes:

20.00: Cierre de inscripciones

Miércoles:

Asignación de números

Jueves:

Reconocimientos

Verificación Administrativa

Reuniones

Viernes:

Organización obligatoria de un Shakedown

Verificación Técnica Inicial

Primera Reunión de Comisarios

Conferencia de Prensa

20:30 - 21:00: Horario recomendado para que los pilotos estén en la ceremonia de largada o

Prueba Súper Especial

Sábado:

Asistencia matutina 15' si hubo Prueba Súper Especial el día anterior

Pruebas especiales

Asistencia/s de 30' en el Parque de Asistencia

El primer auto finaliza el último tramo (excepto el súper especial) a las 17:30

Flexi-service de 45' al final del Día

Conferencia de Prensa post-Día 1

Parque Cerrado nocturno

Domingo:

20' de asistencia luego del Parque Cerrado nocturno

Pruebas especiales

Asistencia de 30' en el parque de servicio

Opcional: Asistencia de 15 minutos (sin flexi) si el recorrido del día es corto.

14:00 a 14:30: horario recomendado para que el ganador del rally esté en el podio.

Se podrá solicitar un permiso de excepción para cambiar este cronograma para rallies que deban disputarse en condiciones especiales o cuando sea necesario por propósitos televisivos.

Ceremonia de llegada en lugar acordado entre el organizador y ACRA, lo ideal es que sea en la base del rally

Entrega de premios en el podio

Conferencia de Prensa post-evento

Verificación Técnica post-evento

Publicación clasificación final

5.2 Conferencias de prensa**5.2.1 Conferencia de Prensa Pre-evento**

En cada rally del Campeonato, el Delegado de Prensa de ACRA seleccionará Pilotos / Co-pilotos / Jefes de Equipos / Autoridades; para que asistan a la conferencia de prensa que se realizará el día viernes previo a la largada de la prueba en horario a determinar.

5.2.2 Conferencias de Prensa Post-Día 1 y Post-evento

Las 3 primeras tripulaciones clasificadas en el rally, deben concurrir a la conferencia de prensa a realizarse en el lugar que sea determinado, en cada rally del Campeonato.

IV PUNTAJE

6.1 Puntaje para el rally

El puntaje que asigna cada prueba para el **Campeonato Argentino** a desarrollarse en el corriente año es el siguiente:

- **Clasificación General**

Coeficiente 1 Del 1° al 8° puesto: 10 - 8 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1

Coeficiente 2 Del 1° al 8° puesto: 15 - 12 - 9 - 7.5 - 6 - 4.5 - 3 - 1.5

- **Por Día**

Coeficiente 1 Del 1° al 5° puesto: 5 - 4 - 3 - 2 - 1

Coeficiente 2 Del 1° al 5° puesto: 7.5 - 6 - 4.5 - 3 - 1.5

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

En el caso de que uno de los rallies validos para el Campeonato no pueda ser disputado en su totalidad, (total o cada día) los puntos se otorgarán sobre la base a lo que determina el art. 21.3 de las Prescripciones Generales de de Rally.

Las tripulaciones que habiendo hecho abandono de la prueba durante el día 1, se "reenganchan" en condiciones reglamentarias, acceden al puntaje de la clasificación del día 2.

6.2 Requisitos para Campeón

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

La clasificación final del Campeonato será establecida teniendo en cuenta el total de rallies realizados en el año, descontando uno (descarte).

Si se llevan a cabo las 12 pruebas programadas serán consideradas los mejores 11 puntajes, (sumados final + días), si se disputan 11 los 10 mejores, y así sucesivamente.

No podrán ser descartadas pruebas en que cualquiera de los concursantes haya sido excluido por condiciones técnicas de su vehículo o decisiones de los Comisarios Deportivos.

VII CLASE N4 – COPA LIGHT

Se disputará dentro de la clasificación de la clase N.4 / Súper 2000. Podrán participar todos los pilotos inscriptos en la clase, excepto los incluidos en la lista de pilotos prioritarios emitida por ACRA

Esta lista será emitida antes del 1 de febrero de 2010 y tendrá vigencia durante el año en curso.

Si durante el año algún piloto no incluido en la lista, pero con antecedentes en la clase N4 manifiesta su intención de participar en la Copa, la aceptación de su inscripción será evaluada por ACRA y CDA

Si un piloto integrante de esta Copa resulta ganador de la Clase N.4 / Súper 2000 durante el año en curso, puede seguir participando del certamen hasta la finalización del Campeonato, siempre que su auto se ajuste a las características técnicas del grupo N4 Light.

Los modelos y características técnicas de los autos con que se puede intervenir, están definidos en el Reglamento Técnico de la categoría rally.

El puntaje de la "Copa Light" es el mismo que se utiliza para las restantes clases del Campeonato Argentino de Rally.

VIII PARTICIPANTES - LICENCIAS

Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato Argentino de Rally, los pilotos y navegantes deberán poseer Licencia Nacional de Rally extendida por la C.D.A o bien con licencia internacional y autorización otorgada por algún ADN miembro de la FIA.

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

A los efectos de su perfecta individualización, para la asignación de los puntos, se considerará como piloto al que figure como tal en la ficha de inscripción y como navegante al esté inscripto en esa condición, aunque este posea licencia de piloto y conduzca el automóvil en parte del rally.

IX INSCRIPCIONES – COBERTURA MÉDICA

La inscripción se podrá realizar:

- Personalmente en la CDA, en el club organizador o en la entidad que realiza el contralor deportivo.
- Enviando a la CDA Fax (01148084599) o e-mail (cdarally@aca.org.ar)
- Enviando al Club Organizador fax o e-mail
- Enviando a la entidad encargada del contralor deportivo (ACRyR o AVGR) según corresponda, fax o e-mail

Debe contener los siguientes datos:

- a) Nombre de la competencia para la que solicita la inscripción.
- b) Nombre y Apellido del Piloto, Navegante y Concurrente.
- c) Marca, modelo y Clase a la que pertenece el automóvil.

Otros detalles sobre las inscripciones se mencionan en el Capítulo V de las Prescripciones Generales para rallies que se disputan por el Campeonato Argentino.

Todos los participantes, piloto y navegante en el momento de la Verificación Previa deberán acreditar poseer cobertura médica para el caso de accidente 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 prestatario.

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.

X NUMERACION - ORDEN DE LARGADA

10.1 Asignación de números

- **Clase N4 / Súper 2000**

Los números 1 al 10 serán reservados para pilotos que participen en la clase N4 / Súper 2000.

Al iniciar el Campeonato serán definidos por la CDA los números que utilizarán los primeros pilotos de dicho grupo. Serán determinados en base a las posiciones que hayan ocupado al finalizar el Campeonato del año precedente y se mantendrán fijos durante las pruebas del año en curso.

Si alguna prueba del Campeonato, forma parte a la vez de un rally por el Campeonato del Mundo (FIA) o Intercontinental Rally Challenge (IRC), la numeración completa será definida teniendo en cuenta las reglamentaciones de estos certámenes y las del Campeonato Argentino.

Durante el transcurso del año, pueden ser asignados nuevos números fijos a pilotos que demuestren su intención de continuidad en el Campeonato.

Luego a continuación del último número fijo otorgado por la CDA, serán numerados los siguientes pilotos teniendo en cuenta las posiciones en el campeonato actual y en el del año anterior.

La CDA decidirá la numeración de los pilotos que no posean puntaje en el campeonato actual ni en el del año anterior.

- **Clases N3 integral – N3 – N2**

Los pilotos de las clases N3 integral, N3, y N2 serán numerados por clase a continuación de los de la clase N4 / Súper 2000 de acuerdo a la posición que ocupen en el Campeonato.

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

La CDA decidirá la numeración de los pilotos que no posean puntaje en el campeonato actual ni en del año anterior.

- **Otras consideraciones**

Las prioridades zonales y el puntaje en el ranking son tenidos en cuenta para el ordenamiento, siempre que esos antecedentes los hayan logrado en Federaciones que utilicen la misma metodología que la que se aplica en el Campeonato Argentino.

A la vez para que la prioridad zonal sea considerada debe haber sido obtenida en su Federación., participando en una de las clases por las que se disputa el Campeonato Argentino o en las clases A7 o A6, caso contrario se lo tomará como con antecedentes.

La CDA a través del Colegio de Comisarios Deportivos (Art. 141 del RDA) tendrá la posibilidad de asignar la numeración que consideren oportuna a cualquier tripulación que por sus antecedentes y/o características técnicas de sus vehículos entiendan que no se ajustan a las que corresponde de acuerdo al ordenamiento precedente.

En el caso de que una prueba forme parte a la vez, del Campeonato FIA – Codasur, la numeración de los participantes extranjeros será determinada por las autoridades de la prueba, sin modificar los números fijos de los pilotos que habitualmente lo hacen por el Campeonato Argentino.

10.2 Orden de largada

Los pilotos de la clase N4 / Súper 2000 deben largar el Día 1 en el orden de la clasificación del Campeonato Argentino de Rally para Pilotos del año en curso.

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

A continuación iniciarán el Día 1 las tripulaciones de las clases N3 integral, N3, y N2 de acuerdo a la numeración asignada.

El Día 2 se largará de acuerdo a la clasificación del Día 1, pero manteniendo como un grupo a los pilotos de la clase N4./ Súper 2000.

Los participantes “reenganchados” serán ordenados dentro de la clasificación del día 1 por las autoridades de la prueba, de acuerdo con los Comisarios Deportivos (Art. 141 del RDA).

En el caso de que una prueba forme parte a la vez los Campeonato FIA – Codasur y/o IRC y/o FIA WRC , el orden de largada de ambos días será presentado por la Dirección de la Prueba y definido por el Colegio de Comisarios Deportivos de la prueba.

En caso de disputarse una prueba características de Súper Especial, al comienzo o al final de un día, el orden de largada será sugerido por el Organizador.

10.3 Intervalo de Largada

Al menos las veinte (20) primeras tripulaciones que larguen cada Día estarán distanciadas entre sí, por un intervalo mínimo de dos (2) minutos.

Para los siguientes el intervalo será de un (1) minuto.

Queda a criterio de los Organizadores el intervalo de largada en la ceremonia de comienzo del rally.

XI VERIFICACIÓN TÉCNICA

No es necesario que las tripulaciones estén presentes en la Verificación Técnica. No obstante deben tener un representante debidamente designado para tal fin.

El pesaje de los autos puede ser realizado en cualquier momento durante el evento de acuerdo a los Art. 254 – 5 y 255 – 4 del anexo J del CDI.

Finalizada la prueba, todos los automóviles clasificados deberán ingresar a un Parque Cerrado Final, donde permanecerán hasta que el Director de la Prueba con la anuencia de los Comisarios Deportivos, dispongan la liberación del mismo.

Al menos, los autos ubicados en el primero y segundo puesto de la Clasificación Final y los ganadores de cada Día, en todos los casos de cada clase, serán llevados al recinto donde se efectuará la Revisión Técnica Final.

Los Comisarios Deportivos tienen la facultad de disponer la revisión de cualquier otro automóvil que ellos consideren.

El Delegado Técnico encargado de la verificación podrán requerir a un concurrente la entrega de la parte, conjunto o muestra que consideren de interés para su revisión.

XII MEDIDAS DE SEGURIDAD

12.1 Manual de Seguridad

El Organizador deberá desarrollar un Manual de Seguridad de acuerdo a las normas dispuestas por la CDA, donde deberá detallar las medidas tomadas para garantizar la seguridad de participantes y espectadores.

- Nombre de los responsables
Dirección de la Prueba
Seguridad, Sanidad, Autos “0”
- Organigrama de Seguridad
- Funciones de los Responsables.
- Ubicación de las Ambulancias (largada y puestos intermedios).
- Centros de asistencia afectados.
- Equipos de rescate y extinción de incendios.
- Cartilla de Primeros Auxilios.

- Croquis de las PE'S indicando: Referencias de ubicación de puestos intermedios, salidas en casos de accidentes, horarios de instalación de personal, etc.

Este manual deberá ser presentado a la CDA antes del comienzo de las verificaciones, para su revisión y aprobación.

12.2 Condiciones Generales

El Organizador deberá disponer de medios de comunicación eficientes entre la Dirección de la Prueba y los Puestos de Control de Largada y Llegada de las Pruebas Especiales, los Controles Horarios, y en puntos intermedios que no estén directamente bajo la supervisión de estos puestos.

En cada Largada de Prueba Especial, deberá disponerse de una Ambulancia equipada de acuerdo a lo requerido en el Manual de Seguridad y personal de Policía y Bomberos, los que estarán a las ordenes del Jefe del Puesto de Control.

El Delegado designado por la CDA y los Comisarios Deportivos, están facultados para exigir la presencia de una o más ambulancias extras, y demás servicios de seguridad, donde lo creen necesario.

En el caso de Pruebas Especiales cuyo recorrido sea total o parcialmente con barro, es obligatorio disponer en la largada, a las órdenes del Jefe de Puesto de Control, de un vehículo de doble tracción que pueda reemplazar a la ambulancia, ingresando a la PE para socorrer a una tripulación accidentada.

Dentro de una Prueba Especial, la Organización debe tomar todas las precauciones necesarias para garantizar el efectivo cierre de su recorrido, debiendo afectar la cantidad necesaria de personal de seguridad propia y/o policial para el cierre de todas las posibles vías de acceso principales o alternativas, evitando el ingreso o desplazamiento de vehículos no autorizados, y la presencia de animales sueltos, durante los horarios previstos de la competencia.

Los autos de la prueba de los organizadores (autos "0") deben ser autos de producción de serie.

Cuando una prueba ha sido demorada en su inicio o interrumpida, por mas de 20 minutos, uno de los autos de la prueba, es recomendado con sistema de altavoces, debe pasar por el tramo antes del siguiente auto en competencia con el propósito de hacer saber al público, que la Prueba Especial está por comenzar o por reanudarse.

En caso de falta, ausencia, abandono de su puesto, etc., de la ambulancia prevista en el lugar o la falta de otros servicios de seguridad esenciales, a la hora del inicio de una PE o durante el desarrollo de una de ellas, el Director de la Prueba con el acuerdo de los Comisarios Deportivos, luego de una espera de hasta treinta (30) minutos y ante la no normalización de los servicios faltantes, podrá disponer la cancelación de la PE o la continuación de la misma, aplicando si es necesario, lo reglamentado en el Art. 16.19 de las Prescripciones Generales.

El Organizador deberá disponer de un itinerario alternativo para cada prueba especial, en lo posible sobre pavimento, para ser utilizado en el caso de cancelación como lo indica el punto precedente.

XIII CEREMONIAS DE COMIENZO Y CORONACIÓN DEL RALLY

En caso de que un rally no comience con una Prueba Súper Especial, se iniciara con una largada promocional que coordinan el Organizador y ACRA, y que no forma parte de los controles y tiempos de la prueba. A este efecto el Rally se inicia en el CH "0".

El rally finaliza con una ceremonia de coronación a la cual las tripulaciones están obligadas a participar.

De no hacerlo perderán su derecho a todo premio (Efectivo y Trofeos).

Si un sólo miembro de la tripulación se hace presente, las penalizaciones sobre los premios quedan a criterio del organizador. Para la ceremonia de coronación, los organizadores deberán contar con un podio para alojar a las tres primeras tripulaciones clasificadas.

La ceremonia se realizará por clase.

XIV INSPECCION PREVIA

Previo a cada competencia un representante de ACRA revisará el recorrido dispuesto por el organizador y recomendará las medidas que considere apropiadas para ajustar el mismo a las condiciones reglamentarias y de seguridad requeridas.

Por otra parte un delegado designado por la CDA podrá realizar una inspección previa para supervisar, junto con las Autoridades del Club Organizador, todo lo relacionado con la planificación previa y organización de los esquemas de Seguridad y Sanidad, funcionamiento de los Puestos de Control, sistemas de comunicaciones, lugares y equipamiento de los recintos para Verificaciones Administrativas y Técnicas previas, Parques Cerrados, Verificación Técnica Final, Salas de Prensa, Control Central, lugar para la Reunión Previa con los participantes, etc., funcionamiento y obligaciones de los autos "0" y "00", y en general, el cumplimiento de todas las Normas sobre Organización de Rally que estén aprobadas por la CDA.

Los gastos de la persona designada por la CDA serán a cargo del organizador.

XV SANCIONES APLICADAS POR LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

La Exclusión aplicada por los Comisarios Deportivos de un evento, impuesta con posterioridad al final del rally, es apelable según lo establecido en los Arts. 182 y 183 del C.D.I. y en los Procedimientos para Penalidades y Apelaciones del R.D.A.

XVI APERCIBIMIENTOS

La suma de cinco (5) apercibimientos en un mismo Campeonato, aplicadas por los Comisarios Deportivos, implicará la suspensión automática por una carrera, y la misma será efectiva luego de tomar conocimiento la Mesa Directiva de la CDA a cargo de quien estará la confirmación.

La sanción de suspensión por una fecha por suma de apercibimientos es inapelable quedando el sancionado imposibilitado de correr en la categoría en la cual acumuló los apercibimientos.

XVII RECLAMACIONES Y APELACIONES

Es de aplicación el capítulo XXIV de las Prescripciones Generales de rally del Campeonato Argentino.

XVIII RESPONSABILIDAD POR EL PAGO DE LAS MULTAS

Este tipo de sanción le puede corresponder a un piloto, navegante o concurrente, siendo todos solidarios de la responsabilidad del pago de las multas.

XIX 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, de un Juez de Hecho, por un Oficial Deportivo, o mediante una Reclamación y que, según la opinión de los Comisarios Deportivos:

- Haya violado el presente Reglamento, las Prescripciones Generales o el R.D.A.
- 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 varios 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 Reglamento de Campeonato, las Prescripciones Generales o en el R.D.A.

Para el caso que se estime que es necesario investigar más profundamente el hecho o que corresponda aplicar sanciones mayores a las que estén habilitados, podrán solicitar a la Mesa Directiva de la C.D.A. el pase a Penalidades y la Medida Provisoria.

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 en el Tablero Oficial.

XX MEDIDA PROVISORIA

Las infracciones que por su gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos puedan dar lugar a la ulterior aplicación de una sanción de suspensión, facultan a aquel a solicitar a la Mesa Directiva de la CDA, dentro de los siete días de disputada la competencia, se le prohíba al presunto infractor participar en competencia alguna durante los treinta (30) subsiguientes a la prueba en que su actuación fue cuestionada.

Igual medida podrá disponer de oficio la Mesa Directiva de la CDA, sujeta a iguales plazos.

Esta medida quedará automáticamente sin efecto cuando al cumplirse los treinta días no se hubiese dictado resolución definitiva correspondiente; siguiendo las actuaciones en el estado en que se encuentren.
