



CAMPEONATO DE RALLY ENTRERRIANO

REGLAMENTO DEPORTIVO

2023

CAMPEONATO DE RALLY ENTRERRIANO 2023

REGLAMENTO DEPORTIVO

Contenido

| Art. | Denominación | Pagina |
|-------------|---|---------------|
| 1 | CONDICIONES GENERALES | 1 |
| 2 | DEFINICIONES | 2 |
| 3 | CAMPEONATOS Y PUNTOS | 4 |
| 4 | EMPATE EN EL CAMPEONATO | 6 |
| 5 | CRITERIO PILOTOS PRIORITARIOS | 6 |
| 6 | CARACTERISTICAS DEL EVENTO | 6 |
| 7 | OFICIALES Y DELEGADOS | 8 |
| 8 | AUTOS ADMITIDOS | 9 |
| 9 | NEUMATICOS | 10 |
| 10 | COMPONENTES MECANICOS | 11 |
| 11 | REQUISITOS ADICIONALES | 12 |
| 12 | DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS | 12 |
| 13 | COBERTURA DE SEGURO | 13 |
| 14 | PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCION | 14 |
| 15 | LICENCIAS | 15 |
| 16 | ARANCELES DE INSCRIPCION | 15 |
| 17 | CLASES | 16 |
| 18 | NUMERACION Y ORDEN LARGADA | 16 |
| 19 | NOMBRES DEL PILOTO Y NAVEGANTE | 18 |
| 20 | PUBLICIDADES | 18 |
| 21 | CONTROLES ADMINISTRATIVOS Y VERIF. TÉCNICA PREVIA | 18 |
| 22 | VERIFICACIÓN DURANTE RALLY | 20 |
| 23 | VERIFICACIONES FINALES | 20 |
| 24 | CONDUCTA EN EL MANEJO | 21 |
| 25 | RECONOCIMIENTOS | 22 |
| 26 | SHAKEDOWN | 23 |
| 27 | PRÁCTICA LIBRE | 24 |
| 28 | LARGADA CEREMONIAL | 24 |
| 29 | LARGADA RALLY | 24 |
| 30 | ORDEN LARGADA - INTERVALOS | 24 |
| 31 | SISTEMA RALLY 2 (Super Rally) | 24 |
| 32 | CONTROLES | 25 |
| 33 | CONTROLES DE PASO | 26 |
| 34 | CONTROLES HORARIOS | 26 |
| 35 | RETRASO MÁXIMO PERMITIDO | 27 |
| 36 | TRAMOS CRONOMETRADOS | 27 |
| 37 | LARGADA DE PRUEBAS ESPECIALES | 28 |
| 38 | FINALIZACIÓN DE PRUEBAS ESPECIALES | 28 |
| 39 | POWER STAGE | 29 |
| 40 | CARACTERISTICAS DE PRUEBAS SUPER ESPECIALES | 30 |
| 41 | SEGURIDAD DEL CONCURSANTE | 30 |
| 42 | RELARGADAS – REENGANCHES | 32 |
| 43 | ASISTENCIA | 33 |
| 44 | REABASTECIMIENTO EN ASISTENCIA | 34 |
| 45 | TIEMPO FLEXIBLE | 34 |

| | | |
|----|--|----|
| 46 | ZONA DE ASISTENCIA REMOTA | 35 |
| 47 | REABASTECIMIENTO – RZ | 35 |
| 48 | PARQUE CERRADO | 36 |
| 49 | RESULTADOS DEL RALLY | 37 |
| 50 | PROTESTAS Y APELACIONES | 37 |
| 51 | ENTREGA DE PREMIOS DEL RALLY | 38 |
| 52 | ACTOS ANTIDEPORTIVOS | 39 |
| 53 | INCIDENTE | 39 |
| 54 | MEDIDA PROVISORIA | 39 |
| 55 | CONTROL DE ALCOHOLEMIA | 40 |
| 56 | RESPONSABILIDADES | 40 |
| 57 | RECLAMACIONES | 41 |
| 58 | IMPREVISTOS – INTERPRETACION DE REGLAMENTO | 41 |
| 59 | DECLARACIONES A LOS MEDIOS DE PRENSA | 41 |
| | Anexo I | |
| | Señales de Control | 44 |
| | Anexo II | |
| | Personal y Equipamiento de Seguridad den áreas específicas | 47 |
| | Anexo III | |
| | Recomendaciones para armado de Chicanas | 48 |

PRINCIPIOS GENERALES

1. CONDICIONES GENERALES

La Federación Automovilística Entrerriana (FRAD N°6) en adelante FAE y/o Ente Fiscalizador, fiscaliza el presente campeonato de rally, denominado "Trigésimo Tercer Campeonato de Rally Entrerriano 2023", el cual comprende las competencias que están incluidas en el Calendario Deportivo Oficial. A su vez coordina la Organización y Promoción del Campeonato a lo largo de la Temporada, la cual es cedida al Auto Club de Concepción del Uruguay (ACCU), quién lo puede compartir o ceder en cada fecha con otras instituciones o empresas.

Extraordinariamente por algún motivo debidamente justificado, la FAE podrá delegarle parcialmente al ACCU el poder de Fiscalización por mandato propio en alguna de las carreras programas para el presente año.

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

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

El o los clubes, promotora, instituciones o empresas que compartan la organización de cada evento, son los únicos responsables de toda la organización del evento y del cumplimiento de todas las normas contenidas en este Reglamento Deportivo, de lo previsto en el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA), en el Código Deportivo Internacional (CDI) y demás resoluciones que la FAE pueda dictar.

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

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

También se evaluará en cada competencia el cumplimiento del nivel organizativo solicitado pudiendo generarse sanciones hacia El o los organizadores.

1.1 APLICACIÓN

1.1.1 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 u organizadores del campeonato, los fabricantes de neumáticos, los proveedores de combustible o cualquier proveedor relacionado con automóviles competitivos 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 acatan las decisiones de la autoridad deportiva.

1.1.2 Solo la FAE/CDA podrán 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 del ACCU para ese propósito. Cualquier artículo en el Reglamento Particular que pueda cambiar algo en las regulaciones sin la exención (waiver) será anulado.

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 rally. 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.

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 los Artículos 12.2 y 12.3 del Código Deportivo Internacional. Cualquier caso no previsto en las disposiciones será estudiado

por los Comisarios Deportivos, quienes por si solos tienen la facultad de tomar decisiones (Art. 11.9 del CDI)

1.2 INTERPRETACIÓN

En caso de que existiera desacuerdo en torno a la interpretación de las presentes disposiciones, solamente la FAE y el ACCU en carrera, tendrán 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 marzo de 2023

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. Un boletín no puede cambiar ni enmendar estas Reglamentaciones. Esto solo puede hacerse mediante la emisión de una exención otorgada por la FAE.

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 válida 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 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.

2.9 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.

2.10 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.

2.11 NEUTRALIZACIÓN

Tiempo durante el cual los organizadores detienen a una tripulación por la razón que sea, y

durante el cual se aplican las normas de parque cerrado.

2.12 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.

2.13 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.

2.14 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.

2.15 HORARIOS DE RECONOCIMIENTO

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

2.16 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.

2.17 ENLACES

Las partes de un itinerario no utilizadas para Pruebas Especiales.

2.18 SECCIÓN DEL RALLY

Cada parte del rally separada por un reagrupamiento

2.19 ASISTENCIA

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

2.20 PRUEBA ESPECIAL

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

2.21 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.

2.22 EQUIPO

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

2.23 CARNÉ DE CONTROL

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

2.24 ZONA TÉCNICA

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

2.25 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.

2.26 CDI

Código Deportivo Internacional

2.27 TARJETA AMARILLA

El Ente Fiscalizador puede percibir 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 FAE para ese evento. El Ente de Rally puede decidir no incluir un evento que haya recibido una tarjeta amarilla en el calendario del año siguiente.

2.28 WAIVER

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

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 PRUEBAS

El campeonato está compuesto de un mínimo de 6 fechas y un máximo de 10.

De las fechas estipuladas para el campeonato, tres (3) podrán ser de coeficiente 2, una de ellas deberá ser la última competencia (Gran Premio), las otras quedan sujetas a la aprobación de la FAE/ACCU, por pedido formal del organizador.

Las competencias coeficiente 2 otorgan un puntaje 50% mayor a las de coeficiente 1.

Se podrán realizar Eventos Especiales con acuerdos entre el ACCU y la FAE.

3.2 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

3.2.1 Atribución de puntos del campeonato

Para cada título del Rally Entrerriano se otorgarán puntos a cada rally tomando en cuenta la clasificación general de acuerdo a la siguiente escala:

Coeficiente 1 – Clasificación General (1° al 10°): 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1

Coeficiente 2 – Clasificación General (1° al 10°): 37.5, 27, 22.5, 18, 15, 12, 9, 6, 3, 1.5

3.2.1 Se otorgarán puntos extra según la escala que sigue a continuación, de acuerdo a la clasificación de cada etapa. Los puntos extras solo pueden otorgarse en las dos etapas siempre que incluyan un mínimo del 30 % del recorrido del total de las Pruebas Especiales

Coeficiente 1 – Por Día (1° al 8°): 12, 9, 7, 6, 5, 4, 3, 2

Coeficiente 2 – Por Día (1° al 8°): 18, 13.5, 10.5, 9, 7.5, 6, 4.5, 3

Para tener derecho a puntos extra de las etapas, el auto deberá estar presente en parque cerrado al final de la competencia, salvo que los comisarios deportivos lo autoricen a no hacerlo

3.2.2 Atribución de puntos reducidos

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

- Se otorgarán puntos completos si ha sido disputado el 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 FAE puede decidir aplicar un principio diferente para la atribución de puntos reducidos.
- El mismo criterio se utilizará ante cancelaciones de PE's que impidan completar el recorrido total previsto para un día.

3.3 PUNTAJE ADICIONAL

En cada competencia se otorgarán puntos a las tripulaciones formalmente inscritas (piloto y navegante) que se encuentren habilitadas para largar el Día 1 de la competencia. Para acceder a este puntaje será condición excluyente el registrarse en el CH0 de largada correspondiente.

La escala de puntos a utilizar será la siguiente, en un calendario tentativo de 9 Fechas:

Presentación (1° a 9° Fecha): 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 (en caso de no hacer 9 fechas, se respetará el orden de puntuación tal cual está designada en la escala anterior; ej: para 8 fechas se otorgarán 9 puntos en la última carrera).

Este puntaje no será asignado en caso de descalificación, tampoco a las tripulaciones que por su clasificación final le corresponda asistir al podio de premiación y no lo hicieron, sin motivo debidamente justificado.

3.3.1 PUNTAJE POR POWER STAGE

Para las pruebas designadas como "Power Stage" en una competencia, se asignará a las tripulaciones clasificadas en dicha prueba el siguiente puntaje:

Power Stage – Clasificación General PE (1° al 5°): 5, 4, 3, 2 y 1 (Coeficiente 1) Power Stage (Coeficiente 2): 7.5, 6, 4.5, 3, 1.5

Para acceder al puntaje, la tripulación debe estar incluida en la Clasificación General del Día 2 (Clasificación Parcial) y/o en la Clasificación Final Oficial.-

3.4 CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO. TÍTULOS. CONSAGRACIÓN

Se proclamarán con el título de Campeón Entrerriano de Rally de cada Clase, los pilotos y navegantes que hayan obtenido el mayor puntaje dentro de su Clase, sumando los puntos obtenidos en cada Rally dentro de dicha Clase.

Aquellos pilotos y navegantes que hayan obtenido el segundo mayor puntaje de cada Clase, serán proclamados Subcampeones.

Para proclamarse con cualquiera de los títulos mencionados anteriormente, cada piloto y/o navegante deberán haber participado en por lo menos 4 (cuatro) competencias puntuables por el Campeonato de Rally Entrerriano durante el corriente año 2023.

Además, para consagrarse con el título de Campeón Entrerriano, un piloto y/o navegante deberán haber obtenido un primer puesto en al menos una clasificación General por Clases.

Los empates en cualquiera de las modalidades del campeonato, se definirán de acuerdo a lo establecido en las Prescripciones Generales para Rallies u otras referencias reglamentarias.-

3.5 PARTICIPANTES – LICENCIAS

Únicamente serán habilitados a tomar parte de una competencia y tendrán derecho a recibir puntos, trofeos y premios si les correspondiere aquellos pilotos y navegantes que, sin excepción alguna, posean Licencias Habilitantes otorgadas por la FRAD 6 (FAE). Estarán habilitadas también las Licencias de otro país miembro de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), para lo cual se deberá presentar una autorización de la Autoridad Deportiva Nacional (ADN) que emitió la Licencia, conforme a las normas vigentes (Art. 3.9, 9.2, 9.3 9.4 del CDI y RDA). Las Licencias emitidas por la CDA y otras FRAD, habilitará a la tripulación a participar, en calidad de "invitado" y por una sola competencia, sin sumar puntos por el campeonato pero si haciéndose acreedor a trofeos si le correspondiere.

Las tripulaciones deberán presentar obligatoriamente las Licencias Habilitantes, en la oportunidad de registrar su inscripción en la competencia y toda vez que le sean solicitadas.

Anualmente la CDA para las Licencias Nacionales y las FRAD para las Licencias Zonales establecerán los procedimientos que deberán cumplimentar los aspirantes a Licencias Deportivas, como así también los requisitos obligatorios para la obtención de las mismas. El ACCU es el único habilitado por la FRAD 6 (ente Fiscalizador) para tramitar Licencias Deportivas Zonales en la jurisdicción de la mencionada FRAD 6 y en la Categoría "Rally" (siendo la FAE quien las emite). De acuerdo a la reglamentación vigente, la CDA del ACA emitirá una Licencia Médica Única Nacional 2023 OBLIGATORIA para cada piloto y/o navegante, que habilita la gestión de la correspondiente Licencia Deportiva.

La intervención de un binomio solamente en el premio coronación NO le otorgará puntos para el campeonato (en todas sus modalidades), pero si se hará acreedor a trofeos si le correspondiere por el puesto obtenido. Asimismo, si una tripulación participa en el premio coronación en una clase diferente a la que participó durante el año, tampoco sumará puntos para el campeonato de dicha clase. Los puntos serán asignados correlativamente

(redistribuidos) a quienes (pilotos y navegantes) hayan participado en como mínimo, un rally durante el año.

3.6 OTRAS CONSIDERACIONES

- A los efectos de su perfecta individualización para la asignación de puntos, se considerará como piloto al primer tripulante inscripto y como navegante al segundo, aunque éste posea Licencia Deportiva de piloto y conduzca el automóvil en parte del rally.
 - Todo puntaje obtenido por las tripulaciones será provisorio hasta tanto sea cancelado el importe correspondiente a Licencias Deportivas, el no cumplir con este requisito implicará el retiro automático de la totalidad del puntaje obtenido, el cual no será reasignado a otras tripulaciones. El puntaje no se reintegrará aun cuando se cancelen los importes adeudados con posterioridad a esta medida. Esta Penalización se aplicará sin perjuicio de otras que pudiera aplicar la Mesa Directiva de la FAE o el ACCU.
 - Para que una prueba otorgue el 100% del puntaje previsto normalmente, deberán presentarse a la largada del Día 1 un mínimo de 15 automóviles. De no completarse dicho número, el puntaje se reducirá en un 50%.
 - Para el año en curso, las Autoridades Deportivas a cargo de la Fiscalización Deportiva recibirán propuestas o sugerencias de pilotos y/o preparadores (de forma escrita o por correo electrónico), en cuestiones deportivas y/o técnicas como para cambiar, modificar o agregar en los reglamentos respectivos.
- Esto será como máximo, hasta el 30 de noviembre de 2023, con la intención de analizar lo más rápido posible esas presentaciones y decidir si habrá cambios para el 2024.

4 EMPATE EN EL CAMPEONATO

4.1 PILOTOS Y COPILOTOS

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

4.1.1 De acuerdo 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.

4.1.2 De acuerdo 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.

4.1.3 En caso de un empate posterior, la FAE/ACCU decidirá quién es el ganador y decidirá entre cualquier otro piloto y copiloto que haya empatado, en base a otras consideraciones que considere apropiada.

5 CRITERIOS PARA PILOTOS PRIORITARIOS

5.1 PILOTOS PRIORITARIOS

Se considera a los siguientes pilotos:

Pilotos que por sus antecedentes nacionales y/o internacionales, integran la lista de prioritarios establecida por la CDA del ACA y dada a conocer a las Federaciones respectivas.

5.2 REPOSICIONAMIENTO DE PILOTOS PRIORITARIOS

Los Comisarios Deportivos podrán reposicionar a un piloto de prioridad de la CDA 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.

6 CARACTERÍSTICAS DEL EVENTO

6.1 DISTANCIAS

6.1.1 La distancia total de tramos cronometrados deberá ser:

Coeficiente 1: Entre 95 y 125 Km. (Tolerancia: 5% en menos)

Coeficiente 2: Entre 125 y 150 Km. (Tolerancia: 5% en menos)

6.1.2 La extensión recomendada de cada etapa deberá ser como mínimo de un 30 % y como máximo de un 70 % del recorrido total de tramos cronometrados. El recorrido más extenso es recomendable disputarlo en la etapa 1.

6.1.3 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 presente Reglamento.

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.

6.1.4 Se aconseja que ninguna prueba especial completa puede ejecutarse más de cuatro veces en un rally, excluyendo las Pruebas Súper Especiales. Cualquier parte de una Prueba Especial ejecutada más de cuatro veces deberá obtener el permiso de la FAE.

6.2 TIPO DE SUPERFICIES

Los tramos cronometrados se pueden disputar sobre superficies de tierra, ripio, brosa o asfalto. Mixtas: Si hay cambio de piso, éste debe ser precedido de una asistencia de 45 minutos.

Las superficies de todas las pruebas especiales deben permanecer iguales durante todo su recorrido.

Sin embargo, se debe enviar una solicitud de exención (waiver) a la FAE 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 super especial puede tener diferentes pisos.

6.3 CONDICIONES DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS (PE's)

6.3.1 La distancia mínima no podrá ser menor a 2.50 kms. La extensión máxima no deberá superar los 40 kms. Los tramos rectos no deben superar los 1200 mts. (Máximo Extraordinario: 1.400 mts.)

6.3.2 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 compactado.

6.3.3 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.

6.3.4 Los tiempos empleados por las tripulaciones en las PE's y PSE's serán tomados con una precisión del décimo de segundo (0.1 seg.). Las fracciones de décima (centésima y milésima) se despreciarán. Estos tiempos se sumarán a sus otras Penalizaciones expresadas en tiempo para conformar la Clasificación de la prueba. Por excepción y ante problemas que puedan sufrir los relojes, los tiempos podrán tomarse al segundo. El tiempo empleado, podrá o no, ser tomado con relojes con registro impresor.

En todo momento las Autoridades de La Prueba podrán disponer la suspensión total y/o parcial de una PE o PSE y/o hasta modificar en todo o en parte su recorrido si consideran que existen motivos que afecten el normal desarrollo de la PE y de la competencia.-

6.4 ELECCIÓN DEL RECORRIDO

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

6.4.2 Como referencia, se sugiere que la velocidad promedio máxima en las pruebas especiales no deba superar los 130 km/h.

6.4.3 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.

6.4.4 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.

6.4.5 Dentro de los 10 días anteriores a la fecha del inicio del evento, el ACCU/FAE podrán revisar el recorrido elegido por el organizador local e indicar las modificaciones que considere convenientes.

6.5 CHICANAS / DESVIO DE CAMINO

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

6.5.2 El procedimiento a seguir en el caso de chicanas y/o desvíos, cualquiera sea su forma o armado, será el siguiente:

Aquel competidor que al llegar a una chicana o desvío, no pueda transitarla por el recorrido establecido, deberá detener su vehículo, volver y recorrer la mencionada chicana o desvío tal cual estaba prevista.

Sólo si la chicana o desvío estuviese obstruida, la tripulación deberá detener la marcha a velocidad cero y arrancar nuevamente.

Para el caso que no se respete esta norma, se aplicará una penalización de un (1) minuto en la primera oportunidad; cinco (5) minutos en la segunda y hasta la exclusión en una tercera ocasión; sin embargo, si los Comisarios Deportivos así lo consideran, se podrá imponer otra Penalización de acuerdo al informe del juez de Hecho. La tripulación podrá recibir una Penalización como mínimo de 10 segundos (10”), a criterio del Comisario Deportivo, en el caso de que mueva y/o derribe un elemento demarcador (poste/estaca/tacho/cubiertas) en una chicana y/o desvío

6.5.3 Cuando sea recomendado se utilizará la siguiente señalización: doscientos (200) metros previos a la chicana se deberá comenzar la señalización, luego 100 metros y finalmente 50 metros de la distancia al comienzo de la chicana.

6.5.4 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.

6.5.5 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.

6.6 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 y a idear su propio programa/itinerario del rally.

La cronología de un evento será la siguiente:

- Verificaciones administrativas
- Reconocimientos (también podrá tener lugar antes de las verificaciones administrativas)
- Verificaciones técnicas
- Shakedown
- Largada Ceremonial (Si hubiera)
- Rally
- Ceremonia en el Podio

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

6.6.2 Los eventos deberán finalizar preferentemente, los domingos.

6.6.3 La ceremonia en el podio se realizará dentro de lo posible, en la hora posterior a la llegada del primer auto al Parque Cerrado Final

6.6.3 El programa de reconocimiento se realizará en dos días. Sin embargo, los organizadores podrán presentar justificaciones a la FAE para modificarlo.

6.7 DURACIÓN

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

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

6.8 ACATAMIENTO DEL ITINERARIO OFICIAL Y DEL PROGRAMA DEPORTIVO

6.8.1 Salvo en casos de fuerza mayor, el Director de la Prueba deberá asegurarse de que se respete el itinerario

OFICIALES

7 OFICIALES Y DELEGADOS

7.1 COMISARIOS

Se aconseja que sean 2 los Comisarios Deportivos, mientras que 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.

7.2 - AUTORIDADES DE LA PRUEBA - OFICIALES DEPORTIVOS

Las Autoridades de La Prueba figurarán en el Reglamento Particular de La Prueba y estarán debidamente identificados por una credencial específica.

Los Oficiales Deportivos, miembros de la organización, seguridad y sanidad del evento, prensa, también deberán estar identificados por una credencial.-

7.3-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.

7.4 - VEEDORES - JUECES DE HECHOS

En cada competencia el organizador y las Autoridades de La Prueba podrán disponer de Veedores en uno o varios puntos del itinerario establecido en el libro de ruta, como así también en toda la zona de influencia de la competencia para observar que se cumpla con toda la Reglamentación vigente, como así también el itinerario del rally.

Tanto las Autoridades de La Prueba como los Oficiales Deportivos se constituyen como Jueces de Hechos en todos los ámbitos de la competencia y mientras se desarrolle la misma, estén o no cumpliendo funciones específicas.

Toda infracción o irregularidad constatada por los Veedores y/o Jueces de Hechos serán informadas a los Comisarios Deportivos quienes podrán imponer una penalización.-

AUTOS ADMITIDOS

8 AUTOS ADMITIDOS EN CAMPEONATO DE RALLY ENTRERRIANO

8.1 CLASES DE AUTOS

Serán admitidos los automóviles homologados por la Federación Internacional del Automóvil (en adelante FIA) y/o la CDA comprendidos en un todo de acuerdo en la Reglamentación Técnica de la Categoría Turismo Rally Grupo "A" y de Producción Grupo "N".

En Grupo "A", la Clase 6 con reglamentación FAE-CDA

Clase N7 tendrá un reglamento específico emitido por el FAE – ACCU.

Clase N7 Light: según Reglamentación Técnica de FAE - ACCU.

En Grupo "N" las Clases 3 (FIA) de acuerdo a la Reglamentación Técnica de la CDA del ACA.

La Clase N9 16v según reglamento técnico CDA – FAE.

La Clase N9 8v según reglamento técnico Zonal emitido por FAE - ACCU.

Clase N3 Zonal (N8): según Reglamentación Técnica del FAE – ACCU.

Clase JUNIOR según Reglamentación Técnica de la CDA del ACA

Grupo RC2, Clase Maxi Rally Turbo/Aspirados, y R4 según Reglamentación Técnica de la CDA del ACA.

8.2 DISPOSICIONES ADICIONALES

Habrá cantidad de mínima de participantes en cada clase o copa. En caso de no contar con un mínimo 2 binomios, serán clasificados en la clase inmediata superior. Salvo en la Clase A6 o alguna clase superior, el resto deberá contar con la cantidad mencionada.

Solamente con la autorización expresa de la CDA y/o la FAE – ACCU se podrá o no, admitir la participación de automóviles no homologados dentro de la organización de una prueba con puntaje para el Campeonato Entrerriano de Rally, mientras cumplan con las normas de seguridad.

En el caso que dentro de la organización de un Rally por el Campeonato Entrerriano de Rally se incluya la participación de tripulaciones y vehículos válidas para otro campeonato regional y/o zonal, solamente podrán participar por el Campeonato Entrerriano de Rally aquellas tripulaciones y vehículos que cumplan en un todo con el presente Reglamento (Licencias, elementos de seguridad, características técnicas, etc.).

Las clases que no se incluyen en éste Reglamento podrán tomar parte de las competencias

pero sin derecho a recibir puntos por el certamen o trofeos y/o premios. Estas clases, además, serán agrupadas, sorteadas y clasificadas luego del último sorteado o clasificado habilitado por este Reglamento, debiendo largar siempre el primero de ellos como mínimo dos minutos (2') después del último habilitado.

Excepcionalmente la Mesa Directiva del ACCU, con aval de FAE, podrá solicitar para que se establezca la incorporación de una nueva Clase en el certamen en calidad de "Copa Presentación".-

NEUMATICOS

9 GENERALIDADES

9.2 PARA TODO TIPO DE AUTOS Y COMPETIDORES

9.1.1 NEUMÁTICOS CON DIBUJO

El tipo de neumáticos a utilizar en las Clase A6, N7, N7 Light, N9 16v y N9 8v a partir de la primera fecha del 2023, será el de las cubiertas marca Pirelli T6 165/70/14 como únicas autorizadas para estas clases. Aquellos binomios que quieran participar, pero sin utilizar la cubierta descrita con anterioridad, podrán hacerlo pero en carácter de Invitado en su respectiva clase y sin sumar punto alguno. Se prohíbe el uso de mouse y/o clavos. Los neumáticos deben poseer dibujo y el mismo tener una profundidad mínima de dos milímetros. Los automóviles de competición podrán llevar dos ruedas de repuesto como máximo. Modificaciones manuales al dibujo original no son permitidas a menos que se mencione en los reglamentos y/o boletines pertinentes.

9.1.2 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.

9.1.3 LLANTAS

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

9.1.4 CONTROL

En cualquier momento durante el evento pueden realizarse controles para verificar la conformidad de los neumáticos. Se marcará con un sello especial no deberá ser usado todo neumático. Los automóviles de competición podrán llevar dos (2) ruedas de repuesto como máximo.

Cuando la largada de una prueba especial tenga una demora de más de 10 minutos, para cualquier competidor, la regulación de la presión de los neumáticos y el cambio de alguna cubierta, está permitida sin asistencia física externa. Esta tarea también se permitirá en Reagrupamientos de más de 10 (diez) minutos de duración que son seguidos de una Prueba Especial o Súper especial

En el caso de reagrupamientos (régimen de parque cerrado) no previstos en el cronograma de horarios (interrupciones de la prueba) o ampliados en su tiempo otorgado originalmente, los Oficiales Deportivos con la autorización del Director de La Prueba, podrán autorizar a una tripulación a cambiar un neumático dañado por otro que lleven a bordo del auto de competición, en dicho sector.

Cualquier rueda completa puesta en el auto o instalada dentro del mismo durante el servicio, deberá alcanzar el próximo parque de asistencia. Ninguna rueda completa podrá ser cargada o sacada del auto en algún otro lugar que no sea un Parque de Asistencia, salvo una autorización excepcional de las Autoridades. El incumplimiento de lo aquí establecido será informado a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer una Penalidad.

En los tramos de enlace que forman parte de una ruta pública, los autos de competición pueden solamente circular con sus cuatro ruedas girando libremente. Cualquier infracción será informada a los Comisarios Deportivos quienes también podrán imponer una Penalización. La sanción puede llegar hasta considerarlo como retirado debiendo ajustarse al sistema de Re-largada (Rally 2).-

9.2 – ZONA DE RECAMBIO / COLOCACION DE NEUMATICOS

Se podrán establecer puntos o zonas de recambio/colocación de neumáticos adicionales, cuando esto suceda se establece lo siguiente:

-En estas zonas solo se permite el recambio/colocación de neumáticos y para esta tarea la tripulación podrá recibir la asistencia de hasta 2 personas de su equipo, utilizando herramientas portátiles y con la presencia de oficiales deportivos y/o de los Comisarios Técnicos.

-Podrá tener controles horarios (CH's) de entrada y salida, además de un tiempo establecido para dicha tarea. Independientemente de esto, las tripulaciones deben detenerse obligatoriamente en dicha zona aun cuando no realicen ninguna colocación/recambio de neumáticos.

-Las cubiertas a recambiar/colocar pueden ser las que transporta el auto de competición o las que provea el equipo desde el parque de servicio / asistencia; en este último caso las cubiertas pueden ser transportadas por un vehículo liviano de asistencia a la zona de colocación/recambio de neumáticos.

-Los dos miembros del equipo podrán ingresar a la zona, luego de que el auto de competición haya ingresado a ella y deberán abandonarla inmediatamente después de que el auto se haya retirado.-

9.3- ZONA DE COLOCACIÓN DEL LUCES

Se podrán establecer puntos o zonas de colocación de luces adicionales, cuando esto suceda se establece lo siguiente:

-En estas zonas solo se permite la colocación de luces adicionales y para esta tarea la tripulación podrá recibir la asistencia de hasta 2 personas de su equipo, utilizando herramientas portátiles y con la presencia de oficiales deportivos y/o de los Comisarios Técnicos.

-Podrá tener controles horarios (CH's) de entrada y salida, además de un tiempo establecido para dicha tarea. Independientemente de esto, las tripulaciones deben detenerse obligatoriamente en dicha zona aun cuando no realicen ninguna tarea.

-Las luces a colocar pueden ser transportadas por el equipo desde el parque de servicio / asistencia por un vehículo liviano de asistencia a la zona.

-Los dos miembros del equipo podrán ingresar a la zona, luego de que el auto de competición haya ingresado a ella y deberán abandonarla inmediatamente después de que el auto se haya retirado.-

9.4- PRUEBAS COMPARTIDAS CON OTROS CAMPEONATOS

Si una prueba del Campeonato Entrerriano forma parte a la vez de fecha del Campeonato Argentino, 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.

COMPONENTES MECÁNICOS

10 COMPONENTES MECÁNICOS

10.1 REEMPLAZO DE MOTOR

10.1.1 En caso de que falle el motor entre la verificación técnica previa y el primer Control Horario, se permitirá reemplazarlo sin penalización.

10.1.2 Además de lo antedicho, el mismo block motor se deberá usar desde la verificación técnica hasta la finalización del rally.

10.1.3 Las tripulaciones que abandonen durante la etapa 1 y presenten su intención de participar de la etapa 2 con el Sistema de Relargada (Rally 2), pueden proceder al cambio de motor, sin penalización. Mientras que aquellos que quieran cambiarlo en el ultimo servicio de la etapa 1, sin haber abandonado, tendrán una penalización de 20 minutos.

10.2 TRANSMISIONES

10.2.1 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).

10.2.2 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.

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

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

10.2.4 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

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

11 REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO

11.1 CÁMARAS A BORDO

Se deberá contar con una cámara a bordo de grabación digital, ubicada en el interior del habitáculo de manera tal de que la toma de imágenes se realice hacia el frente del vehículo, permitiendo observar el camino a recorrer y parte del capot del auto.

La cámara debe permanecer encendida y grabar imágenes durante el recorrido completo de cada una de las Pruebas Especiales, desde el momento de registro en el CH de largada hasta el fin de zona (pancarta de tres rayas a continuación de la pancarta de stop) en el final de la prueba especial. El correcto funcionamiento de la cámara, como así también la dirección y enfoque de las imágenes tomadas es responsabilidad exclusiva de la tripulación.

Si antes del inicio de una Prueba Especial la tripulación comprueba que su cámara funciona incorrectamente o presenta dificultades, DEBE informarlo a los Oficiales de la mesa de CH (Largada) de esa Prueba Especial.

La cámara podrá ser requerida por las Autoridades de la Prueba en cualquier momento durante el desarrollo del Rally, a los efectos de realizar las comprobaciones que consideren convenientes.

Las Penalizaciones por no cumplir con lo establecido en este Artículo o el no funcionamiento de la cámara en una competencia, sin previo aviso, podrán ser las siguientes a consideración de la autoridades:: **1° oportunidad, 30" segundos; 2° oportunidad, 5 minutos (5'); 3° oportunidad: Exclusión del evento.**

La cámara a bordo y su correspondiente soporte deberá hacerse de manera tal de no representar un riesgo para la tripulación; los Comisarios Técnicos y los Comisarios Deportivos podrán establecer la reinstalación de la misma en otro lugar del habitáculo si así lo consideran.-

11.1.2 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 para utilizar a fines promocionales y de divulgación pública.

11.2 NIVEL DE RUIDO

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

DOCUMENTOS ESTÁNDAR

12 DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS

12.1 GENERALIDADES

Deberá cumplirse con el formato y procedimiento de los siguientes documentos:

- Reglamento Particular (formato electrónico e impreso)
- Boletines (formato electrónico e impreso)
- Itinerario (formato electrónico e impreso)
- Libro de Ruta, (formato electrónico y/o impreso)
- 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)

Se recomienda el uso de un tablero de anuncios electrónico. Sin embargo, los documentos oficiales tales como los resultados provisorios y finales, los boletines y las decisiones deben ser publicados en el tablero oficial de información, 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 del FAE/ACCU antes de su publicación no se modificará si no es aprobado por la FAE/ACCU..

12.2 LIBRO DE RUTA / ITINERARIO

12.2.1 Las tripulaciones participantes tendrán disponible una versión digital del Libro de Ruta (en formato .pdf o similar) antes del inicio del periodo de Reconocimientos. El Libro de Ruta contendrá una descripción detallada del itinerario obligatorio que se debe seguir; cualquier desviación del mismo será informada a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer una penalización. En caso de disputa, la UNICA versión válida del Libro de Ruta será la que se encuentre en poder del Ente Fiscalizador.

12.2.2. Las tripulaciones deben atenerse exactamente al itinerario establecido en el libro de ruta, sin dejar el camino designado o el área / parque / zona de servicio designada a menos que el Director de Prueba y los Comisarios Deportivos, decidan que se trata de un caso de fuerza mayor.

12.2.3 Si un auto de competición equivoca el camino designado en un tramo de enlace y reingresa por el mismo lugar donde salió, no será motivo de penalización ni Exclusión; en cambio si lo hiciera por otro lugar, será Penalizado a criterio de los Comisarios Deportivos. Hasta el momento de la publicación del libro de ruta, el recorrido del rally es **ESTRICTAMENTE CONFIDENCIAL**.

12.2.4 El Libro de Ruta deberá contener:

- . Reglamento Particular de la Prueba
- . Planos
- . 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 reconocimiento de caminos
- . Formulario de Abandono definitivo.

12.3 CARNÉ DE CONTROL

12.3.1 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.

12.3.2 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”.

12.3.3 La ausencia del sello o de la firma de cualquier control (si se dispone como obligatorio), la ausencia de una anotación del tiempo en un control horario, o la falta de presentación del carné de control en cada control, la tripulación en cuestión se considerará retirada en ese control. Esta información la comunicará el Director de la Prueba al final de la sección.

12.3.4 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.

SEGURO

13 COBERTURA DE SEGURO

13.1 DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DEL SEGURO

El Ente Fiscalizador y/o Promotor y/o Organizador de la categoría, deberán contratar por el total del

campeonato con una empresa aseguradora la cobertura de los seguros exigidos en el RDA y la Reglamentación que es habitual para Rally y competencias automovilísticas.

La Cobertura deberá estar vigente por lo menos durante la disputa de las Prácticas Libres y/o Shakedown, y luego para las tripulaciones que estén habilitadas a correr dentro del Itinerario del Rally desde la largada del primer tramo de competencia hasta el final de la carrera o hasta el momento del abandono permanente o exclusión. Los autos que hayan abandonados y vuelto a largar, no se considerarán como abandonos permanentes.

13.2 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.

13.3 LIBERACIÓN DE RESPONSABILIDADES

El Organizador de Campeonato (ACCU), el Comité de Organización Local, el Ente Fiscalizador (FAE) y la Promotora, si la hubiera, 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.

13.4 COBERTURA MÉDICA

Todos los participantes, piloto y navegante, en el momento de la verificación administrativa inicial deberán acreditar poseer el subsidio médico por accidente en carrera que les brinda la Asociación Argentina de Volantes, para el caso de accidentes en competencias automovilísticas y que deslinda de toda responsabilidad relacionada al Ente Fiscalizador y/o al organizador. Siendo el pago de dicha cobertura, obligatorio para todas las tripulaciones.-

INSCRIPCIONES

14 PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

14.1 GENERALIDADES

Deberán realizarse de acuerdo a lo establecido en las Prescripciones Generales para Rallies y en éste Reglamento Deportivo.

El organizador y/o Promotor podrá establecer el cobro de derechos de inscripción por binomio y por carrera, los cuales deberán ser informados por el mismo con la debida anticipación y estar definidos en el Reglamento Particular. Deberán abonarse indefectiblemente al momento de cumplimentar los trámites de la verificación administrativa inicial ante el Responsable Administrativo designado a tal efecto.

No podrán participar de la prueba aquellos pilotos, navegantes y/o concurrentes que, hallándose regularmente inscriptos mantengan deudas pendientes de pago de cualquier tipo con el ACA (Automóvil Club Argentino), la CDA, cualquier otra entidad afiliada a Ésta o con el ACCU. Aquellos participantes que, involucrados en la organización de un rally directa o indirectamente, mantengan una deuda con la FAE y/o ACCU cualquiera fueran los conceptos, no serán admitidos como participantes del Rally.

Para el caso en que una competencia por el Campeonato Entrerriano de Rally se dispute en conjunto con una competencia por otro campeonato (Rally Nacional, Rally Federal, etc.), aquellos binomios que habitualmente participan en el Rally Entrerriano o poseen una Licencia Deportiva emitida por la FRAD N° 6 deben, obligatoriamente, inscribirse por el Campeonato Entrerriano de Rally, siendo optativa su inscripción por el otro Campeonato; de hacer caso omiso a la presente disposición, serán pasibles de las penalidades que la Mesa Directiva de la FAE determine.

En cada competencia, se aconseja que el registro de inscripciones esté habilitado, como mínimo, desde los 10 (diez) días anteriores a la competencia hasta el segundo día anterior a la realización del rally. La fecha de cierre de inscripciones, como así también la hora, figurará en el Reglamento Particular de La Prueba y será dado a conocer públicamente.

Las inscripciones deberán efectuarse utilizando el sistema de pre inscripción web de www.rallyentrerriano.com. Este sistema se habilitará durante el período de inscripciones y su procedimiento está publicado en www.rallyentrerriano.com ("Instructivo Inscripción").

La inscripción se perfeccionará mediante la firma de los formularios oficiales en la oportunidad de llevarse a cabo la verificación administrativa inicial. Los datos relativos al navegante podrán formularse en la verificación administrativa. Este Formulario de Inscripción estará disponible en el sitio Web de la Categoría y su presentación debidamente completado y firmado es obligatoria en todas las competencias.

Luego del cierre de inscripciones, la participación de una tripulación SOLO será aceptada, con un eventual recargo en los Derechos de Inscripción, con el acuerdo de los Comisarios

Deportivos.-

14.2 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

14.3 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/FAE podrá autorizar el reemplazo de ambos miembros de la tripulación y del concurrente después del cierre de inscripciones, mientras que esta misma analizará cualquier circunstancia de Fuerza Mayor que se presentase, aparte de lo descripto, pudiendo tomar la decisión que crea más conveniente.

14.4 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.

14.5 COBERTURA MEDICA

Todos los participantes, piloto y copiloto, en el momento de la verificación administrativa, deben acreditar poseer el Subsidio Médico de accidente en Carrera (cobertura médica) para el caso de accidentes en competencias automovilísticas (habitualmente la cobertura de la AAV).

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.

15 LICENCIAS

15.1 - CONSIDERACIONES

Únicamente serán habilitados a tomar parte de una competencia y tendrán derecho a recibir puntos, trofeos y premios si les correspondiere, aquellos pilotos y navegantes que sin excepción alguna, posean Licencias Habilitantes otorgadas por la FRAD 6 (FAE).

Estarán habilitadas también las Licencias de otro país miembro de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), para lo cual se deberá presentar una autorización de la Autoridad Deportiva Nacional (ADN) que emitió la Licencia, conforme a las normas vigentes (Art. 109, 110 y 111 CDI y RDA). Las Licencias emitidas por la CDA y otras FRAD, habilitará a la tripulación a participar, en calidad de "invitado" y por una sola competencia, sin sumar puntos por el campeonato pero si haciéndose acreedor a trofeos si le correspondiere.

Las tripulaciones deberán presentar obligatoriamente las Licencias Habilitantes, en la oportunidad de registrar su inscripción en la competencia y toda vez que le sean solicitadas. Anualmente la CDA para las Licencias Nacionales y las FRAD para las Licencias Zonales establecerán los procedimientos que deberán cumplimentar los aspirantes a Licencias Deportivas, como así también los requisitos obligatorios para la obtención de las mismas. El ACCU es el único Ente Fiscalizador habilitado por la FRAD 6 para tramitar Licencias Deportivas Zonales en la jurisdicción de la mencionada FRAD 6 y en la Categoría "Rally". De acuerdo a la reglamentación vigente, la CDA del ACA emitirá una Licencia Médica Única Nacional para cada piloto y/o navegante de forma OBLIGATORIA, la cual habilita la gestión de la correspondiente Licencia Deportiva.

16 ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

16.1 ACEPTACIÓN DEL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

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

16.2 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

16.3 REINTEGRO PARCIAL DE ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

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

17 CLASES

17.1 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 Delegados Técnicos.

IDENTIFICACION DEL AUTO

18 NUMERACIÓN Y ORDEN DE LARGADA

18.1 NÚMEROS ASIGNADOS PARA 2023

La numeración inicial del Torneo se establecerá de acuerdo a las posiciones obtenidas en el Campeonato anterior. Esta numeración será establecida para la primera competencia de la temporada, manteniéndose sin cambios durante todo el año. En las carreras subsiguientes a los nuevos participantes, se les asignará una numeración descartando los números ya asignados, utilizando el mismo criterio. Para el caso de Tripulaciones inscriptas por primera vez pero que no participen en una competencia, el número asignado será liberado.

Para el Grupo A Clase 6, se utilizará la numeración del N° 1 al 30 inclusive; para el Grupo N Clase 7, se utilizará la numeración N° 31 al N° 60 inclusive; para la clase N7 Light del 61 al 90 inclusive; para el grupo N Clase 9 16 v del 91 al 110 inclusive; para la Clase N9 8v, del 111 al 150. Después de la primer fecha, si algunos de los que tienen asignados números no participan, sus números podrán ser utilizados para algún otro piloto sin ránking. De participar vehículos de otras clases autorizadas, pero no habituales, las autoridades dispondrán que número otorgarles y su orden de largada respectivo.

En cada Clase la numeración más baja se asignará al Piloto campeón de dicha Clase en la temporada precedente (2022).

Se recomienda a las tripulaciones la colocación del numero asignado al auto de competición en el techo del vehículo sobre un panel color blanco opaco de 50 cm x 52 cm como mínimo con letras de tipografía Helvética, color negro opaco de 28 cm. de altura y 5 cm. de grosor, mientras que en los vidrios traseros se colocarán los números otorgados manteniendo en lo posible, como mínimo, las siguientes condiciones: color naranja fluorescente de 25 cm x 3 cm de grosor, manteniendo el lugar necesario para poner el nombre de piloto y navegante y su grupo sanguíneo. Debe colocarse sólo en vidrio y no en carrocería.

18.2 ORDEN DE LARGADA

El orden de largada para el Día 1 en la fecha apertura del 2023, será establecido de acuerdo al orden obtenido en el Campeonato 2022. Esto se mantendrá sin cambios durante el Día 1, mientras que para el Día 2 será establecido de acuerdo a la clasificación Parcial No Oficial del Día 1. No obstante, las Autoridades de La Prueba podrán modificar o introducir excepciones según su exclusivo criterio. La separación entre las clases será de 3 minutos, teniendo la posibilidad las autoridades de la prueba de achicar o agrandar ese lapso, si lo consideran necesario. A partir de la segunda fecha, el orden se realizará de acuerdo a como están ubicados en el campeonato actual.

Por razones de seguridad o debidamente justificadas, el Director de La Prueba con el conocimiento de los Comisarios Deportivos, podrá efectuar los cambios que considere en un orden de largada y/o intervalo de largada.

Si una prueba del Rally Entrerriano forma parte de una competencia válida por el Campeonato Argentino, el orden de largada será establecido por las Autoridades de La Prueba, de acuerdo a la reglamentación aplicada en el certamen argentino de la especialidad.

Cualquier tripulación que se niegue a largar el rally o una PE y/o PSE a la hora y en la posición que se le ha atribuido será Penalizada por los Comisarios Deportivos y según la propuesta del Director de La Prueba con por lo menos 10 minutos (10'), penalización que podrá llegar a la Exclusión si el Director de La Prueba así lo solicita, se dispute la Prueba Especial o no, sin perjuicio de otras penalizaciones a criterio del ACCU y de las Autoridades de La Prueba ante la gravedad del hecho.

El orden de prioridades y ranking establecido sólo como referencia por el ACCU/FAE para el año 2023 es el siguiente:

RC2/ Maxi Rally / N4 /Junior

A 6 – (Todas prioridades)

N 7 – (Todas prioridades)

N 7 Light (Todas Prioridades)

N3 Fia (Todas prioridades)

N 9 16v – (Todas prioridades)

N 9 8v – (Todas prioridades)

N3 Z (N8) – (Todas prioridades)

18.3 OTRAS CONSIDERACIONES

18.3.1 Los pilotos podrán solicitar un número específico para ser utilizado durante todo el campeonato, que difiera de lo detallado más arriba, siempre y cuando cuente con el Aval del ACCU luego de haber recibido el pedido formal.

18.3.2 Si alguna prueba del Campeonato forma parte a la vez de un rally por otro torneo (ej. Rally Argentino y/o otro zonal), la numeración podrá llegar a cambiar.

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

18.3.4 La FAE/ACCU, 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.

18.4 PRIORIDADES Y RANKING

El ranking estará conformado por la suma de puntos obtenidos por el piloto. El puntaje en el ranking de cada piloto corresponde al de la Clase en la cual lo obtuvo; también se le considerará si lo logró en una Clase equivalente o en una Clase superior a la que se inscribió, siempre y cuando se mantenga dentro del mismo grupo A o N. Pasando del Grupo A al N, se considerará el Ranking acumulado pero no si ocurre a la inversa (del Grupo N al A). Para el inicio del campeonato, el ranking se conformara con el puntaje obtenido en el año 2022. Para el orden de Largada en la primer fecha, se respetará el Ranking acumulado de cada piloto en el Torneo anterior.

Para aquellos pilotos con la misma puntuación, se podrá recurrir al sistema del ranking, y de seguir la paridad, su orden se asignará por sorteo. Y para el caso de pilotos que por caso excepcional se les otorgue la Prioridad "B" para una competencia determinada, se les considerara con esa Prioridad pero con puntaje cero (0).

Las distintas prioridades son: "A" (Campeones de los 2 últimos años; Aquellos que ocupen alguno de los tres primeros puestos de la clasificación General). "B" (SubCampeones de los 2 últimos años; Aquellos que ocupen del 4° al 6° puestos de la clasificación General; ganadores de carrera de cualquier clase). "C" (Los que sumen puntos en carrera; con antecedentes en éste u otro campeonato) y "D" (Debutantes).-

18.4.1 En carreras disputadas en forma conjunta con otros campeonatos zonales y/o (Rally Federal, Rally Santafesino, etc.) podrán unificarse prioridades y ranking.

Las prioridades zonales y el ranking de puntaje para establecer la numeración y el orden de largada, serán tenidos en cuenta siempre y cuando esos antecedentes se hayan logrado en Federaciones que utilicen la misma metodología que se detalla en este artículo. A su 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 Entrerriano de Rally, caso contrario se lo tomará como "con Antecedentes".-

19 NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO

19.1 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.

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



20 PUBLICIDADES

20.1 Se permite a las tripulaciones colocar libremente cualquier publicidad sobre sus autos siempre que la misma: esté autorizada por las leyes, normas y ordenanzas vigentes y/o la Reglamentación de la FAE/ACCU; no sea contraria a los buenos usos y costumbres; no invada los lugares reservados para las placas y números de competición; no impida la visión a través de las ventanillas, parabrisas y/o luneta trasera. Salvo que la FAE/ACCU disponga una autorización, no se permite la colocación de publicidad de ningún tipo sobre la superficie de las ventanillas laterales

20.2 Se podrá informar en un boletín o comunicado y/o en el Reglamento Particular del rally se establecerá el tamaño y la ubicación de las placas de publicidad. Los espacios de ambas puertas delanteras están reservados para la publicidad oficial del Rally. La tripulación no puede rechazar esta publicidad obligatoria, además queda terminantemente prohibido recortar esta publicidad obligatoria aun cuando sea colocada en otra parte del vehículo.

20.3 Se autoriza: una faja de 20 cm. de alto que puede ser fijada en la parte vidriada superior del parabrisas, y otra faja de hasta 12 cm. de alto que podrá ser fijada en la parte vidriada superior o inferior de la luneta trasera.

20.4 Toda publicidad adicional a la mencionada en el presente Artículo ya sea para un evento en particular o para todo el Campeonato, se indicará por medio de un Anexo y/o Boletín. El rechazo de esta publicidad opcional implicará un incremento de dos veces (2 veces) el monto establecido para los derechos de inscripción; los competidores que acepten esta publicidad opcional, deberán reservar los espacios para la misma según lo que se indique en el Anexo o Boletín correspondiente.

CONTROLES ADMINISTRATIVOS Y VERIFICACION TECNICA PREVIA

21 CONTROLES ADMINISTRATIVOS

21.1 HORARIO

Los pilotos y copilotos que participan en el Rally, deben presentarse ante los controles administrativos de acuerdo con el cronograma publicado en el Reglamento Particular. Podrá haber multas por retraso o ausencia de algún participante.

21.2 DOCUMENTOS REQUERIDOS

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

- Licencia Médica Nacional
- Licencias Deportivas Habilitantes de competencia de piloto y copiloto
- Licencia de conducir válida del piloto y copiloto
- Documento o identificación del piloto y copiloto
- Autorización ADN, para todos los concurrentes y / o pilotos / copilotos extranjeros.
- Verificar que este completo el formulario de inscripción
- Documentos 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

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

21.3 REVISIÓN TÉCNICA PREVIA

Los autos deben ser presentados a la Verificación Técnica Previa en los horarios que establece el programa oficial de la Competencia. Pueden ser presentados por un representante del equipo, salvo que el Reglamento Particular disponga lo contrario. Esta verificación será de naturaleza completamente general incluyendo marca y modelo del auto, conformidad del mismo con la Clase en la que se encuentra inscripto, conformidad para circulación en ruta, equipamiento de seguridad (estructura antivuelco, matafuegos, butacas, cintos, cortes de corriente, balizas, etc.). Esta actividad incluirá la identificación del auto: chasis, bloque del motor, caja y todo otro elemento que los Comisarios Técnicos consideren. Cualquiera de estas verificaciones u otras se pueden repetir en cualquier momento de la competencia.

En la Verificación Previa se les puede requerir a los competidores que presenten los ítems de vestimenta, incluyendo casco, sujetador frontal de cabeza (FHR), buzo, calzado, etc., que vaya a utilizar durante la competencia.

La Tripulación o su representante deberán tener disponible la Ficha de Homologación, Reglamento Técnico, Extensiones y Anexos correspondientes.

Luego de la revisión técnica previa, si se encontrara que un auto no cumple con las disposiciones técnicas y/o de seguridad y fuera observado, los Comisarios podrán fijar una fecha / hora límite antes de la cual se deberá lograr que el auto cumpla con dichas disposiciones; en caso contrario podrán DENEGAR la largada en la competencia siendo esta decisión INAPELABLE.

Los Comisarios Técnicos entregarán a cada Concurrente / Piloto un Pasaporte Técnico por cada auto participante en su primera participación del año. Los Derechos Administrativos de este Pasaporte deberán abonarse en la Verificación Administrativa y tendrá un valor de \$ 1.500.- El Pasaporte Técnico debe estar disponible en todas las Verificaciones Iniciales y Finales como así también cada vez que sea requerido. Su ausencia o no presentación ante un requerimiento será informado a los Comisarios Deportivos; y su reposición tendrá un valor de \$ 1.500.- que deberán abonarse al momento de la entrega del nuevo ejemplar.

21.4 HORARIO

En el Reglamento Particular o en el Boletín se establecerá un horario para las verificaciones técnicas. Los autos deben ser presentados en ese horario.

21.5 PROTECTOR CERVICAL (HANS)

Se RECOMIENDA el uso del protector cervical. Aquellas tripulaciones que lo utilicen, el mismo deberá contar con acople desmontable a los cascos similares a los utilizados por categorías nacionales; o bien, se encuentren autorizados por las Autoridades.

. Para poder ser aprobado y cumplir con la finalidad establecida, dicho elemento deberá tener

las siguientes características:

- Ser similar a los sistemas de protección cervical utilizados a nivel nacional (homologados), o

a los autorizados por la empresa que realice la cobertura médica asistencial en las competencias automovilísticas.

- Construido de material resistente de alto impacto.
- Con cintas y costuras semejantes a las homologadas.
- Hebillas de acero mecanizadas.
- Con un peso máximo y mínimo similar a los sistemas de protección cervical utilizados a nivel nacional, o a los autorizados por la empresa que realice la cobertura médica asistencial en la competencia.
- Un soporte máximo de carga de 8000 Nm (800 kg.).
- Tener el certificado del INTI; el que deberá ser presentado por su fabricante ante esta comisión técnica junto a sus características.
- Constancia o marca identificadora inviolable

Después de las primeras fechas el año, se decidirá en forma conjunta con FAE la Obligatoriedad De este elemento de seguridad, luego del trabajo en conjunto con los participantes.

22 VERIFICACIONES DURANTE EL RALLY

22.1 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 FAE y con el conocimiento de los Comisarios Deportivos.

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

22.2 RESPONSABILIDAD DE LAS TRIPULACIONES

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.

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, 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.

En caso de que se coloquen marcas identificadoras, es responsabilidad del competidor ver que se preserven intactas desde la verificación técnica previa al evento 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.

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

Cualquier fraude que se descubra, y en especial marcas de identificación presentadas como originales que hayan sido fraguadas, se informará a los Comisarios.

23 VERIFICACIONES FINALES

23.1 PARQUE CERRADO FINAL

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

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.

23.2 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.

23.3 VERIFICACIÓN FINAL

Los autos que estén sujetos a la verificación técnica final deberán estar acompañados por la tripulación (en caso de que sean los responsables técnicos del auto) o hasta dos (2) mecánicos necesarios para el desmantelamiento del mismo, quienes son los únicos autorizados a permanecer en el recinto de la mencionada verificación.

Únicamente las Autoridades de La Prueba y aquellos Oficiales Deportivos que estén

cumpliendo una función específica, están autorizados a permanecer en el recinto en donde se lleve a cabo la verificación técnica final.

Los Comisarios Técnicos encargados de la verificación podrán requerir a un concurrente la entrega de la parte, conjunto y/o muestra que consideren de interés para su estudio.

La Ficha de Homologación, Reglamento Técnico, Extensiones y Anexos deben estar disponibles para la Verificación Final.

La presencia de personas no autorizadas (tripulaciones, allegados, familiares, miembros notorios del equipo, mecánicos, etc.) en el recinto donde se lleve a cabo la verificación técnica final, será informada a los Comisarios Deportivos quienes podrán imponer una Penalización a las tripulaciones responsables o allegada a las personas no autorizadas.-

CONDUCTA EN EL MANEJO

24 COMPORTAMIENTO

24.1 REGLAS GENERALES

Las tripulaciones siempre deberán comportarse de manera correcta y deportiva.

Cuando los autos se encuentran bajo régimen de parque cerrado, solo los miembros de la tripulación o los oficiales podrán moverlos, en otro momento cualquier persona autorizada 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 solamente para traerlos de vuelta a la carretera del rally o para despejar la ruta del rally.

La posibilidad de remolcarlos en algún lugar de riesgo que podría obstruir la carrera, debe estar expresamente indicado a través de un Boletín.

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

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

En los tramos de enlace que son calles o vías públicas y al comienzo de una Prueba Especial, el auto de competición solo deberá conducirse sobre cuatro ruedas y neumáticos que giren libremente.

Pero de igual forma, si se considera una forma peligrosa para conducir en la calle o ruta de enlace, con riesgo para un tercero, Los Comisarios podrán imponer una penalización o sanción Final.

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 Técnicos y Deportivos.

Si está debidamente autorizado, se podrá 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. (Con excepción cuando se sale de Asistencia o reagrupamiento posterior a la misma).

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

24.2 DURANTE EL RECONOCIMIENTO y/o ENLACES DEL SHAKEDOWN

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.

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:

Primera vez: una multa monetaria equivalente a 50 unidades de combustible (Super)

Segunda vez: penalización de dos (2) minutos a ser aplicados en la etapa 1

Tercera vez: denegar la largada de la prueba

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

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

24.3 VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY / LEYES DE TRANSITO

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

24.3.2 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

24.3.3 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.

24.3.4 Penalizaciones por infracciones durante la competencia del rally:

Las sanciones serán en dinero en efectivo y puede variar entre 50 y 1000 unidades de combustible y serán aplicadas por el Director de la Prueba. Los Comisarios Deportivos podrán aplicar otras penalizaciones.

A la vez, serán independientes de las aplicadas por la policía.

RECONOCIMIENTOS

25 RECONOCIMIENTOS

25.1 CONDICIONES GENERALES

Para cada competencia se podrá establecer un Programa de Reconocimiento para PE's con días, horarios y límite de pasadas por PE. Este Programa y cualquier otra condición relativa al reconocimiento formarán parte del Reglamento Particular de La Prueba.

Se PROHIBE el reconocimiento de rutas fuera del programa mencionado, extendiendo esta restricción a 30 días antes de la realización de un rally. Toda infracción sobre reconocimiento fuera de los días, horarios y pasadas permitidas será informado a los Comisarios Deportivos quienes podrán imponer **una Sanción: 1° oportunidad, 2 minutos.-; 2° Oportunidad, Multa \$ 10.000. y 3° oportunidad, denegar la partida en la competencia.**

Si se observara durante el año un incumplimiento sistemático o reiterativo de esta restricción, la Mesa Directiva del ACCU podrá solicitar otras Sanciones al Tribunal de Penalidades de la FRAD N° 6, que puede llegar al RETIRO DEFINITIVO de las Licencias Deportivas a las tripulaciones involucradas, o alguna otra sanción acorde.

Tratándose de reconocimientos y no de práctica, y debido a que se debe respetar toda la reglamentación de tránsito, los autos de reconocimiento deberán contar con un seguro según lo requiere la ley sin que pueda imputarse responsabilidad alguna a los organizadores y/o fiscalizadores.

Todos los reconocimientos de ruta deben ser efectuados con autos particulares y de serie, a velocidad moderada y con luces bajas encendidas, únicamente en el sentido de la prueba especial, respetando en su totalidad las leyes, normas y ordenanzas de tránsito vigentes.

Estos reconocimientos se deberán realizar de manera tal de no poner en riesgo o causar inconvenientes al resto del tránsito o a los pobladores que habitan en las cercanías de las pruebas especiales.

En todo momento el límite de velocidad en los reconocimientos se establece en 80 km/h.; siempre y cuando la legislación vigente no establezca un límite de velocidad inferior al indicado.

Toda infracción cometida por las tripulaciones será informada a los Comisarios Deportivos, que en su primera reunión que podrán imponer una **Sanción: 1° oportunidad: Multa \$ 5.000, 2° oportunidad: Penalización de 1' (un minuto) y 3° oportunidad: denegar la partida en la competencia.**

Queda terminantemente prohibido realizar los reconocimientos de ruta con autos de competición (se encuentren o no inscriptos para el rally), "muletos" y/o similares; no cumplir con este requisito implicará una Penalización consistente en una Multa Mínima de \$ 5000.-.

Está prohibido que el auto de reconocimiento posea publicidad o números de competición.

Sólo se permite la oblea de reconocimiento sobre la superficie del parabrisas, en caso de que se haya provisto una.

Las condiciones para recorrer los tramos de PE y características de los vehículos que está permitido utilizar se describen en las Prescripciones Generales para rallies y en este Reglamento Deportivo.

Cualquier denuncia presentada por el Director de la Prueba al Colegio de Comisarios Deportivos será tratada por estos en su primera Reunión, y aplicar alguna otra sanción que crean necesaria y que no figure en éste artículo.-

25.2 RESTRICCIÓN DE RECONOCIMIENTO

A partir de la publicación del Reglamento Particular, todo piloto o su copiloto, o cualquier otro miembro del equipo que haya ingresado o tenga intención de ingresar en un rally del campeonato y desee conducir en cualquier camino que sea o pueda ser utilizado en el rally como Prueba Especial, solo podrá hacerlo si obtuvo permiso por escrito del organizador. Esta norma no se aplicará si se sabe que la persona vive en la zona. En caso de incumplimiento de esta norma el piloto será reportado a los Comisarios.

25.3 DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO

25.3.1 HORARIOS

El reconocimiento deberá tener lugar de acuerdo con los horarios fijados por el organizador, y que figure en el Reglamento de la prueba.

25.3.2 NÚMERO DE PASADAS.

El número de pasadas se limitará a dos por tripulación en cada Prueba Especial. Durante el reconocimiento habrá preferentemente controles 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.

25.3.3 NÚMERO DE PERSONAS

Durante el pasaje a través de cada prueba especial solo estará autorizada la tripulación del auto, salvo algún caso de fuerza mayor que sea analizado por la Autoridades Deportivas.

SHAKEDOWN

26 REQUISITOS PARA EL SHAKEDOWN

26.1 GENERALIDADES

El Shakedown podrá organizarse como un medio y una oportunidad de promoción y de prueba de los autos por parte de los competidores.

26.2 DESARROLLO DEL SHAKEDOWN

26.2.1 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.

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

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

26.3.4 En caso de que se disponga una zona / área / camino para la realización de estos ensayos y se constate que una tripulación realizó o realiza pruebas fuera de esta zona / área / camino, se informará a los Comisarios Deportivos de lo acontecido, salvo que esté autorizado.-

26.3 DESCARGO DE RESPONSABILIDAD

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

26.4 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.

26.5 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

26.6 ASISTENCIA DURANTE EL SHAKEDOWN

La asistencia de los autos solo puede llevarse a cabo en el Parque de Servicio principal, o en otro que sea autorizado en el Reglamento Particular o por las Autoridades Deportivas en situ.

27 PRÁCTICA LIBRE

Reemplaza al Shakedown, debido a algún motivo organizativo. De todas formas, deberá contar con todas las medidas de seguridad como si fuera una Prueba Especial.

LARGADA Y RELARGADA

28 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 la Promotora u Organizador de la categoría. 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.

29 LARGADA DEL RALLY

29.1 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 largada, como se informa en el Reglamento Particular.

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

29.2 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.

29.3 ACTIVIDADES PROMOCIONALES

Los pilotos y tripulaciones participantes tienen la obligatoriedad de participar en los eventos promocionales organizados por la promotora, tales como conferencia de prensa, la firma de autógrafos, etc. y cualquier evento organizado a efectos de la promoción de la categoría. Los pilotos involucrados serán debidamente notificados por la Promotora u Organizador 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.

30 ORDEN DE LARGADA E INTERVALOS

30.1 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 final.

30.2 REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS

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

31 SISTEMA RALLY 2 (Super Rally)

Se adoptará el sistema "RALLY 2", el cual anula automáticamente los reenganches, debido a que aquellas tripulaciones que hayan hecho abandono del rally durante el Día 1, no se las tomarán como abandonadas, otorgándole un tiempo determinado por cada PE no

terminada, quedando así dentro de la clasificación general.

A su vez, aquellos que abandonen en la etapa 2 (sin haberlo hecho en la etapa 1), también tendrán tiempos asignados por cada tramo no finalizado, para poder quedar en la clasificación final. (se tomarán los sectores como referencia para penalizar)

DE TODAS FORMAS, AQUELLA TRIPULACIÓN QUE DECIDA ABANDONAR EL EVENTO, ESTARÁ OBLIGADA A AVISARLES A LAS AUTORIDADES DE LA PRUEBA, A TRAVÉS DEL FORMULARIO DE ABANDONO QUE SE ENCUENTRA EN LIBRO DE RUTA, COMO PARA CONFORMAR UN ORDEN DE SALIDA PARA LA CARRERA DE MANERA PROLIJA Y ORDENADA.

A menos que se especifique lo contrario en el Reglamento Particular de la Prueba (ejemplo: penalización diferente en tiempo para las super especiales) las tripulaciones que hayan hecho abandono del rally durante el Día 1, podrán intervenir en el Día 2 utilizando el sistema "Rally 2" de acuerdo a las siguientes condiciones:

-Si se han retirado de la prueba por haber excedido los tiempos máximos otorgados (sector, Día) o reportado problemas técnicos a la Dirección de La Prueba.

-No lo podrán hacer aquellos que hayan sido excluidos por las Autoridades Deportivas por infringir condiciones reglamentarias.

-Luego de producido el abandono el auto deberá ser trasladado hasta el ingreso del Parque de Asistencia, para quedar bajo régimen de Parque Cerrado, hasta que comiencen a trabajar sobre el vehículo en cuestión.

El automóvil debe ser el mismo que se presentó en la verificación inicial. El motor puede ser Reemplazado sin Penalización.

PENALIDADES

- Para todas las tripulaciones que re-larguen, se aplicará una penalización en tiempo. Por cada Prueba Especial o prueba Super Especial perdida, esta penalización será de 10 minutos, a menos que el Reglamento Particular establezca otra penalización para la Prueba Super Especial.

_ Esta penalización en tiempo se agregará al tiempo más rápido de la clase para cada prueba especial Perdida, que incluirá la PE o Prueba Super Especial en la que la tripulación se retiró.

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

_ Cualquier automóvil que no termine una etapa (1ª) de acuerdo con lo mencionado anteriormente, puede reparar a discreción del competidor. Sin embargo, el vehículo debe presentarse a la salida del Parque Cerrado antes de la próxima etapa (2ª), a más tardar 30 minutos antes del inicio programado de salida del primer automóvil.

_ Después de que el Director de 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 o posterior enlace, ese tiempo de esa prueba especial no se registrará y las penalizaciones se aplicarán.

- Las tripulaciones que larguen la Etapa 2 bajo sistema "RALLY 2" y abandonen nuevamente, quedarán definitivamente abandonadas de la competencia.

_ 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.

CONTROLES

32 CONTROLES - REQUISITOS GENERALES

32.1 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 y áreas de control de neutralización 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.

32.2 PUESTO DE CONTROL

En esta zona solo se permitirá la presencia de oficiales deportivos y autoridades de la competencia.

El oficial deportivo responsable del puesto, puede autorizar la permanencia en el sector de representantes de la prensa, exclusivamente para el ejercicio de su labor profesional. No se permitirá la presencia de ninguna persona que no cumpla las funciones anteriormente

mencionadas.

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

32.3 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.

32.4 HORARIO DE INSTALACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

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

32.4.2 Salvo decisión en contrario de parte del Director de la Prueba, cesarán sus operaciones 15 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 el control central de la carrera no se podrá habilitar el tramo para su largada.

32.5 SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN

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

32.5.2 Está prohibido reingresar al área de control. La sanción por incumplimiento puede llegar hasta la descalificación (pudiendo utilizar Sistema Rally 2).

32.6 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

32.6.1 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.

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

33 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.

34 CONTROLES HORARIOS (Sin Protocolo Sanitario)

34.1 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.

34.2 PROCEDIMIENTO DE CONTROL

34.2.1 El procedimiento de control comienza en el momento en que el auto pasa la pancarta de ingreso al área de control horario. El no cumplir en el horario correspondiente el ingreso (1 minuto antes), podrá ser sancionado con apercibimiento la primera vez y con tiempo en una reiteración de falta.

34.2.2 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.

34.2.3 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.

34.2.4 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.

34.2.5 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.

34.2.6 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.

34.2.7 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.

34.2.8 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.

34.2.9 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.

34.2.10 Cualquier diferencia entre el horario ideal de presentación y el real se sancionará 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.

34.2.11 Siempre que se haya establecido en el reglamento particular del rally o esté indicado en un boletín posterior o por causa de Fuerza Mayor por seguridad, los organizadores podrán autorizar tripulaciones para la presentación antes de tiempo sin incurrir en penalizaciones.

34.2.12 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.

34.2.13 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.

34.3 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:

34.3.1 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.

34.3.2 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.

34.3.3 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.

34.3.4 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.

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

35 RETRASO MAXIMO PERMITIDO

35.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

Cualquier retraso que exceda los 15 minutos del tiempo previsto entre dos controles horarios de la carrera o una demora acumulativa de 30 minutos al final de cada sección o de una etapa, resultará en que el competidor se considere retirado en ese control y la penalización total acumulada por llegada tardía 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).

35.2 LLEGADA ADELANTADA

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

35.3 NOTIFICACIÓN DE EXTENSION DE DEMORA MAXIMA PERMITIDA

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

TRAMOS CRONOMETRADOS – PRUEBA ESPECIAL

36 GENERALIDADES

36.1 HORA OFICIAL

La hora oficial durante todo el desarrollo de una competencia, será la Hora Oficial de la República Argentina, únicamente indicada en los Relojes Oficiales del Ente Fiscalizador. Se obtiene marcando por teléfono el número 113 (el "beep" del sistema indica la hora expresada por la voz pregrabada).

Para las Pruebas Especiales, la toma de tiempos será a la décima de segundo. Las fracciones de décima (centésimas y milésimas) se descartarán.

Cualquier otro dispositivo que no pertenezca al Ente Fiscalizador e indique la hora no será tenido en cuenta. No se admitirán disputas ni Reclamaciones con respecto a este punto.

37 LARGADA DE UNA PRUEBA ESPECIAL

37.1 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.

37.2 PROCEDIMIENTO DE LARGADA

37.2.1 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.

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

37.2.3 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

37.2.4 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.

37.3 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.

37.4 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN

37.4.1 En el caso de una largada demorada atribuible exclusivamente 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.

37.4.2 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.

37.4.3 Cualquier auto que no pueda mover 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 estas Reglamentaciones. (Art. 31)

37.5 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 antes del pasaje del próximo auto en competencia. Alternativamente la prueba especial será detenida.

37.6 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.

38 FINALIZACIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL

38.1 LÍNEA DE LLEGADA

El tiempo de finalización de una prueba especial se registra en una línea de llegada en velocidad, 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 puertas 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 cuadrículada sobre un fondo rojo.

38.2 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 de manera que los oficiales deportivos puedan realizar las tareas indicadas en éste 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.

38.3 INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Ante la interrupción definitiva de una Prueba Especial por cualquier motivo, a la tripulación afectada se le asignará un tiempo. El tiempo asignado corresponderá, al que represente el promedio de la actuación del binomio en los tramos de la misma etapa, teniendo en cuenta tiempos normales y lógicos para cada participante (ej: registro no lógico en una PE, puede ser si se detuvo a cambiar un neumático). Para asignar tiempos, se puede colocar o modificar hasta el final de etapa, aconsejándose de ponerlo lo más rápido posible. Para la carga y continuidad en el sistema de cómputos se puede cargar un determinado registro, que luego puede llegar a variar de acuerdo a la continuidad de los tramos.

De no obtener un tiempo en base a lo anteriormente mencionado, las autoridades deportivas podrán asignar un tiempo que crean lo más justo a su criterio.

En caso de interrupción, si faltara disputar el tramo alguna Clase en su totalidad, se les asignará a estos competidores un tiempo similar. Sin embargo, ninguna Tripulación que sea responsable en forma individual o conjunta de la interrupción de la Prueba Especial, puede beneficiarse de esta medida.

39 POWER STAGE

En cada competencia se definirá en el Reglamento Particular una prueba denominada como "Power Stage". Normalmente esta prueba será la última del Rally, siempre y cuando la distancia cronometrada a recorrer sea igual o superior a 5 km. de lo contrario se designará como "Power Stage" la PE inmediata anterior que cumpla con dicha característica.

Esta prueba podrá ser precedida por un Reagrupamiento y el Orden de Largada será el inicialmente establecido para el Día, aunque el Director de La Prueba con el acuerdo de los Comisarios Deportivos podrá realizar modificaciones sobre el mismo por razones de seguridad y/o promocionales.

El puntaje será asignado de acuerdo a lo especificado en el Art. 3.3.1 Con este propósito la Clasificación General de la PE (Power Stage) debe ser calculada utilizando el tiempo empleado en la prueba más cualquier penalidad en tiempo que pudiera corresponder al Sector, incluyendo penalizaciones por falsa largada, chicanas, etc.

Para sumar puntos, un piloto debe estar clasificado en la Clasificación Final del Rally, disputarla Efectivamente y cerrar el sector en el cual esté el PE que sea Power Stage. Pero si un piloto aparece en la clasificación del Power Stage, pero no es clasificado en la Clasificación Final

del rally, por ese motivo se reasignarán los puestos subsiguientes para la atribución de puntos. Si la prueba es cancelada definitivamente antes de que la totalidad de los participantes de alguna clase determinada pueda completarla, las Autoridades de La Prueba podrán decidir que no se otorguen puntos en la misma.- De existir empate en tiempo, prevalecerá aquel que hizo mejor tiempo en la PE1, y de subsistir, el de la PE2 y así sucesivamente. Se cronometrará a la milésima de segundo.

40 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

40.1 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

La realización de una PE con las características de "Súper-Especial" es optativa por parte del organizador, pero únicamente la FAE/ACCU están facultados para incluir o no una prueba de estas características dentro del diagrama y cronograma de una carrera.

La reglamentación, forma o modalidad de disputa y/u organización de una PSE debe estar de acuerdo a las reglamentaciones indicadas en las Prescripciones Generales para Rallies y en el Reglamento de Campeonato. La distancia de una PSE puede variar entre 800 mts. Y 3000 mts. De cuerda para el circuito.

40.2 DISPUTA DE UNA PRUEBA SUPER 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. La reglamentación específica, si existiera alguna, para una PSE debe estar indicada en el Reglamento Particular de La Prueba.

En caso de participar más de una tripulación por vez, para cada tripulación el punto de largada y llegada debe ser adyacente si se utilizan dos carriles o idéntico si se utiliza un solo carril; el mismo procedimiento de largada y llegada debe ser utilizado para todos los autos participantes.

40.3 DISPUTA DE UNA PSE / SEGURIDAD

40.3.1 El orden de largada e intervalo de largada será establecido por los Comisarios Deportivos y la Dirección de La Prueba, pudiendo diferir del establecido para el resto de la competencia; será informado en el libro de ruta, en la reunión de pilotos o de la manera más directa posible.

40.3.2 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 corresponda.

40.3.3 El uso de bandera amarilla y/o bandera roja, indicando precaución y/o interrupción de la carrera de acuerdo al Anexo "H" - CDI (Código Deportivo Internacional) es aplicable en una PSE en la que participen más de un auto por vez y recorren el mismo trazado; puede ser mostrada en cualquier lugar del recorrido. Cuando la bandera amarilla es mostrada, el piloto debe inmediatamente reducir significativamente la velocidad. En el caso que sea mostrada la bandera roja, el piloto debe detenerse inmediatamente y seguir las indicaciones de las Autoridades de La Prueba.

40.3.4 El Director de La Prueba puede disponer que la tripulación a la que se le mostró la bandera amarilla y/o roja, dispute la PSE nuevamente. Sin embargo, en caso de que las circunstancias no lo permitan, los Comisarios Deportivos podrán asignar a la tripulación afectada un tiempo que ellos consideren adecuado; de acuerdo a lo que establece las Prescripciones Generales para Rallies o el presente Reglamento. En caso de que la tripulación sea total o parcialmente responsable de la necesidad del uso de la bandera amarilla y/o roja, no podrá ser beneficiada con dicha concesión.-

Una Autoridad Deportiva y/o un Oficial Deportivo debidamente identificados, por medio de señas claras, pueden cumplir con el objetivo de la bandera amarilla en caso de ausencia de esta.

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

Para las tripulaciones que no se presentaron a largar la prueba súper especial programada como sección 1 de la etapa 1 (si la hubiera), que tuvieron fallas durante su disputa o quedaron detenidos entre el punto stop y el parque de reagrupamiento nocturno, y no pudieran llegar a este por sus propios medios, se le permitirá continuar la prueba desde la sección 2 de la etapa 1. El reglamento particular de la prueba especificará la forma en que el auto será trasladado al reagrupamiento nocturno y también el tiempo que se le asignará en la prueba súper especial.

41 SEGURIDAD DEL CONCURSANTE

41.1 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.

41.2 EQUIPAMIENTO DE LOS AUTOS

41.2.1 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. El letrero debe colocarse en el automóvil y ser fácilmente accesible para ambos conductores.

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

41.3 INCIDENTES EN UNA PRUEBA ESPECIAL / SEÑALES SOS - OK

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

Cuando sea posible, el letrero rojo "SOS" debe mostrarse de inmediato a los siguientes automóviles.

- 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.

41.3.2 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 este Reglamento Deportivo.

41.3.3 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 letrero verde "OK" debe mostrarse de inmediato a los siguientes automóviles (mínimo 3).

- 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.

41.3.4 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"



OK



SOS

41.3.5 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

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

41.3.7 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.

41.3.8 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).

41.4 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 presente Reglamento.

41.5 USO DE BANDERAS ROJAS

41.5.1 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. 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.

41.5.2 Significado de una Bandera Roja

Al observar una Bandera Roja mostrada, 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

41.5.3 A una tripulación a la que se le ha mostrado la Bandera Roja se le otorgará un tiempo teórico para el tramo.-

41.5.4 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.

42 RELARGADA LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1 (REENGANCHES)

42.1 GENERAL (AL NO APLICAR EL RALLY 2)

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

42.1.1 Si se han retirado de la prueba por haber excedido los tiempos máximos permitidos o que hayan reportado problemas técnicos a la dirección de la prueba.

42.1.2 Su intención de participar debe ser presentada por nota a la Dirección de la Prueba dentro del horario fijado en el Reglamento Particular El automóvil debe ser el mismo que se presentó en la verificación técnica inicial.

42.1.3 El motor puede ser reemplazado, sin penalización

42.1.4 El automóvil podrá ser reparado a discreción pero debe ser ingresado al parque de reagrupamiento nocturno, cómo máximo hasta 30 minutos antes de la apertura del mismo para dar inicio a la etapa 2, donde los comisarios técnicos procederán a su verificación y precintado de elementos.

42.1.5 Es responsabilidad del concurrente el traslado del auto desde el lugar del abandono hasta el parque de asistencia.

42.1.6 Podrán re largar aquellas tripulaciones que hayan abandonado por cualquier inconveniente en la primera etapa o quienes haya quedado descalificados por superar los atrasos máximos. También lo podrán hacer aquellas tripulaciones que hayan ingresado en el

Orden Oficial de Largada de la etapa 1 y por cualquier motivo no se hayan presentado en el Control Horario 0.

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

ASISTENCIA

43 ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES

43.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA

Para las pruebas que se disputen por el Campeonato Entrerriano de Rally se establece para reparaciones y asistencia mecánica el uso de parques de asistencia o parques de servicio en un todo de acuerdo a lo que determinan las Prescripciones Generales para Rallies. Las definiciones de "Asistencia Prohibida" también están detalladas en las PGR y en la Reglamentación mencionada en el presente Reglamento.

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.

En el parque de asistencia sólo podrán ingresar el ómnibus y/o camión de auxilio, el auto particular para reconocimiento y un vehículo ligero (pick-up o automóvil). El resto de los vehículos que acompañan a un participante, deberán ser estacionados fuera de los límites del parque de asistencia.

43.2 Se recomienda a los equipos contar en un lugar visible y de fácil acceso, un matafuego de 10 kg. de capacidad. En el parque de servicio / asistencia está prohibido el reabastecimiento de combustible. Cuando sea necesario como parte de la asistencia el cambio del tanque de combustible, cambio de la bomba o el filtro de combustible o cambio de otro ítem del circuito de combustible, se permite el vaciado y/o rellenado en un parque de asistencia siempre que:

-Dicha tarea se realice con el conocimiento del Director de la Prueba y, preferentemente en presencia de un Comisario Técnico.

-El disponga de un extintor de fuegos con operador en stand-by.

-No se efectúe ningún otro trabajo en el auto durante las operaciones de vaciamiento y/o reabastecimiento

-Se establezca un perímetro de seguridad adecuado alrededor del auto

-Se agregue solamente combustible suficiente para alcanzar la próxima zona de reabastecimiento.

43.3 El organizador podrá establecer un horario de ingreso al parque de asistencia para los vehículos de auxilio de las tripulaciones intervinientes en un rally. En este caso, este horario deberá ser informado con la debida anticipación y los equipos deberán acatar las indicaciones del organizador, quien es el único responsable de la ubicación de los equipos dentro del parque de servicio como así también de la organización general del mismo y la provisión de los servicios requeridos

43.4 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA

43.4.1 La presencia de personal del equipo o cualquier vehículo de transporte del equipo 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)
- en zonas de reaprovisionamiento de combustible (autorizadas, No en estación Comercial)
- 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.

43.4.2 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)

43.4.3 Si un auto no puede ser arrancado y manejado por su propia potencia desde el Parque Cerrado al área de servicios 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.

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

43.4.4 La velocidad máxima dentro de un parque de asistencia no deberá exceder los 30 km/h.. No cumplir con este límite de velocidad podrá implicar una **Sanción por parte de los Comisarios Deportivos de: 1° oportunidad: 1' (Un minuto); 2° oportunidad: Multa \$ 5000.-, 3° oportunidad: Exclusión.**

La distancia máxima entre parques de asistencia no será mayor a 100 km. Incluyendo PE y tramos de enlaces; si se supera esta distancia, podrá implementarse una zona de reabastecimiento (RZ).

VACIAMIENTO DEL TANQUE Y/O REABASTECIMIENTO EN PARQUE

44 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.

TIEMPO FLEXIBLE (SIN RECOMENDACIÓN DE PROTOCOLO)

45

45.1 ASISTENCIAS INTERMEDIAS – 30/40 MINUTOS

Para las asistencias intermedias de 30/40 minutos, con solo 2 rulos por disputarse en cada etapa, las tripulaciones dispondrán de un tiempo flexible máximo de 25 minutos previo al ingreso al Parque de Asistencia. Pudiendo variar el tiempo, si las Autoridades lo creen necesario.

45.2 ASISTENCIA FINAL DE ETAPA 1 – 45 MINUTOS

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

45.3 Para la operación del tiempo flexible, las tripulaciones ingresarán al parque cerrado (o a la zona establecida como tal) en el horario correspondiente y luego ingresarán al parque de asistencia o dejarán el auto en el parque cerrado. En esta modalidad el auto debe ser conducido en todo momento por al menos un miembro de la tripulación (el piloto y/o el navegante en el caso de que este último posea Licencia Deportiva de piloto), respetando todas las formalidades de presentación de la tarjeta de tiempos y penalidades relacionadas; sólo se puede conducir una vez desde el parque cerrado al parque de asistencia y viceversa. En ningún caso se podrá sobrepasar el tiempo de “Flexi Service” establecido sin penalidad. El auto debe registrarse en el siguiente CH al cumplirse el tiempo establecido. En caso de establecerse la opción de tiempo flexible, el período de operaciones del mismo como así también cualquier otro detalle relacionado, figurará en el Reglamento Particular de La Prueba.-

45 ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)

45.4 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.

45.5 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO, EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS PERMITIDAS

Serán especificados todos estos detalles, dentro del Reglamento Particular de la Prueba.

45.6 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 el cambio de ruedas, usando solamente el equipamiento que llevan a bordo del auto de competición, permitiéndose que un miembro del equipo pueda alcanzarles un gatoextra.
- 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.
- Una persona del equipo puede estar presente en la zona para cambiar los neumáticos y según lo permitido por el art. 13.1.10
- 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

46 REABASTECIMIENTO - PROCEDIMIENTOS

46.4 UBICACIÓN

46.4.1 . El reabastecimiento de combustible debe realizarse exclusivamente en los puntos en el Libro de Rutas (RZ / Reabastecimiento) excepto cuando se trate del procedimiento de recambio de un tanque de combustible; en surtidores comerciales o estaciones de servicio designados e indicados por el organizador. Podrá haber un punto de reabastecimiento inmediatamente después del Control Horario de Salida del Parque de Servicio o Reagrupamiento según corresponda. Queda terminantemente prohibido la utilización de bidones y/o similares.

46.4.2

Las zonas de reabastecimiento pueden estar ubicadas:

- En Estaciones Comerciales
- 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.
- En el caso de participantes de las Clases RC2, Maxi Rally y N 4, de no cargar en Estaciones Comerciales (con autorización Deportiva), tendrán asignado un sector específico de Reabastecimiento.

46.4.3 La tarea de Reabastecimiento corresponde a las personas designadas por la

organización (personal del surtidor comercial y/o similar) y a la tripulación exclusivamente en los puntos designados y cumpliendo lo siguiente:

-La velocidad máxima dentro de la RZ no podrá exceder los 5km/h.

-Los motores deben permanecer apagados durante toda la operación de reabastecimiento de combustible.

-Se recomienda que las tripulaciones permanezcan fuera del auto mientras se realiza el reabastecimiento; sin embargo, si estuviesen dentro, los cinturones de seguridad deben estar desprendidos.

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

46.4.5 El organizador deberá disponer la presencia de bomberos con dispositivos anti fuego y/o la implementación de medidas de seguridad apropiadas en todos los puntos de reabastecimiento de combustible.

46.4.6 Cualquier demora o inconvenientes en la tarea de recarga de combustible, debe ser informada de inmediato a las Autoridades de la Prueba, quienes podrán tomar determinadas medidas o sanciones, de acuerdo a la investigación de cada caso en particular.

PARQUE CERRADO

47 REGLAS DEL PARQUE CERRADO

47.4 APLICACIÓN

Los autos están sujetos a las reglas del parque cerrado:

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

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

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

47.5 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO

47.5.1 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.

47.5.2 Las tripulaciones pueden ingresar al parque cerrado 10 minutos antes de su tiempo de largada.

47.6 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 del parque cerrado.

47.7 FUNDAS PARA AUTOS

El uso de cobertores para cubrir el auto, es opcional

47.8 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO

47.8.1. 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 FAE 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.)

47.8.2. 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

47.8.3. Si el tiempo tomado para completar las reparaciones mencionadas resulta en demoras más allá de las previstas originalmente para el tiempo de largada, la tripulación recibirá un nuevo tiempo de largada a partir de la terminación de la reparación, para lo cual la sanción es de 1 minuto por minuto o fracción de minuto pero que no puede exceder el tiempo máximo permitido según lo dispuesto en el presente reglamento.

47.8.4 *Autorización de no uso de buzo ignífugo en el último control de la etapa 1, siendo*

Parque Cerrado adyacente a la Asistencia. No será obligatorio el uso de indumentaria ignífuga en el último control de la competencia del día 1 – Parque de servicios salida – Parque cerrado nocturno ingreso. Así mismo se autoriza al ingreso del auto de competencia al último control de la etapa 1 por un mecánico del equipo, en el último control del primer día – Parque de servicios salida – Parque cerrado nocturno ingreso. Se deberá respetar el procedimiento de control, cualquier error en la presentación será de exclusiva responsabilidad de la tripulación.

47.9 VERIFICACIONES TÉCNICAS

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

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS DESPUÉS DEL RALLY

48 RESULTADOS DEL RALLY

48.1 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.

48.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

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

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

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

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

49.1.4 Clasificación Final: clasificación aprobada por los Comisarios.

49.1.5 En el Reglamento Particular deben figurar el lugar y los horarios de publicación de las clasificaciones

49.1.6 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 oficiales.

49.2 EMPATE EN UNA ETAPA O EN EL RALLY

49.2.1 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.

49.2.2 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.-

50 PROTESTAS Y APELACIONES

50.1 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.

Todos los reclamos Deberán presentarse por escrito y al Director de La Prueba, junto con el importe del Reclamo que es fijado para el presente año 2023 en \$ 50.000.-; suma que no se devolverá si se juzga infundado el Reclamo.

En caso de que el Reclamo requiera el desmontaje y rearmado de diferentes partes de un auto, el Reclamante deberá abonar, además, un depósito de garantía:

-De \$ 80.000.-, por un Reclamo que solo interese una parte determinada del vehículo (motor, transmisión, dirección, sistema de frenos, instalación eléctrica, carrocería, etc.).

-De \$ 150.000.-, por un Reclamo que involucre la totalidad del vehículo.

Todos los gastos de peritaje, desarme, o análisis de cualquier otra índole que fuesen necesarios efectuar, para comprobar la veracidad de la Reclamación, estarán a cargo del reclamante si la misma fuera rechazada; en caso de ser admitida, tales gastos los soportara el denunciado.

Los Reclamos por irregularidades técnicas de un vehículo solo serán procedentes cuando se especifique concretamente el elemento cuestionado.

El plazo para la presentación de una Reclamación expira una (1) hora después de la publicación de la Clasificación No Oficial de Etapa u Oficial Final.-

50.2 APELACIONES

El derecho a Apelación solo corresponde a los Concurrentes.-

El recurso de Apelación se deberá presentar de acuerdo a lo que estipula el RDA y la reglamentación vigente para Rally.

La apelación por penalidades deportivas o técnicas deberá presentarse hasta 1 (una) hora después de publicada la Clasificación oficial, en ese periodo es obligatorio presentar una nota declarando la intención del concurrente de presentar una apelación especificando la medida apelada. También deberá en ese periodo de tiempo abonar el canon respectivo. Luego tendrá 4 días hábiles para presentar el reclamo formal con las medidas probatorias ante el ente fiscalizador, pasado ese plazo se perderá el derecho a reclamar y el depósito del canon abonado.

La caución fijada para la Apelación es de \$ 60.000.-. Esta suma es exigible desde el instante en que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar; lo cual debe ser cumplimentado dentro de la hora siguiente a ser notificados de su decisión.

El plazo para interponer el recurso de Apelación es el siguiente:

-Dos (2) días hábiles, contra las Resoluciones de los Comisarios Deportivos que apliquen la sanción, a contar de la notificación fehaciente al inculpado.

-Cinco (5) días hábiles, contra las Resoluciones del Ente Fiscalizador, que sean susceptibles de Apelación ante el Tribunal de Apelaciones respectivo.

En caso de que la Apelación fuera rechazada o el interesado no continúe con la misma, no le será devuelta la caución.-

Apelación ante la CDA del ACA: \$ 102.000.-

51 ENTREGA DE PREMIOS DEL RALLY

51.1 CEREMONIA DE LARGADA Y DE CORONACIÓN

Los rallies comenzarán con una largada promocional que coordina exclusivamente el organizador y que puede no formar parte de los controles y tiempos de la prueba; en estos casos el rally se inicia en el CH 0. Cuando la ceremonia de largada coincida con el inicio del rally, el CH 0 estará ubicado en la rampa de largada. En ambos casos las tripulaciones habilitadas a largar la competencia, están obligadas a participar de la ceremonia de largada; siendo el Director de La Prueba y los Comisarios Deportivos los únicos que pueden establecer excepciones a lo mencionado.

En la ceremonia de largada, de llegada u cualquier otra queda terminantemente PROHIBIDO transportar menores dentro de un auto de carrera y la utilización de pirotecnia, bengalas y/o similares por parte de las tripulaciones participantes o miembros y/o allegados de una tripulación. Tampoco se podrán realizar "trompos" con los autos de competición, salvo expresa autorización. En estos casos los Comisarios Deportivos podrían llegar a imponer una Sanción: 1° oportunidad: Multa \$ 5000.- y 2° oportunidad: Exclusión o Desclasificación según corresponda.

En caso de no presentación, la tripulación será pasible de una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos. Las tripulaciones también están obligadas a participar de la ceremonia de coronación. De no hacerlo perderán derecho a todo premio y/o trofeo.

La Ceremonia se hará por Clase.

Para las ceremonias de largada y coronación, el organizador deberá acondicionar una rampa de largada y una rampa/podio para alojar a las 3 (tres) primeras tripulaciones clasificadas una vez finalizado el rally.

En caso de que una Tripulación premiada resultare Penalizada y como consecuencia de dicha Penalización perdiera el puesto por el que fue premiada; estará obligada a retornar los trofeos

al Organizador. Y lo mismo se aplicará para el caso de Tripulaciones Desclasificadas una vez finalizado el Rally.

51.2 El aspecto competitivo del rally finalizará en el "Ingreso al último Control Horario". –

51.3 EVENTOS PROMOCIONALES

Serán exclusiva responsabilidad del Organizador y/o Promotora (si la hubiera) en conjunto con la Coordinación del Campeonato, afectando también las actividades de prensa (Conferencias de prensa, lugares destinados a entrevistas, etc.).

ACTOS ANTIDEPORATIVOS – INCIDENTE – MEDIDA PROVISORIA- CONTROL

52 ACTOS ANTIDEPORATIVOS

Serán pasibles de Sanción las conductas antideportivas de las tripulaciones, o contrarias al correcto comportamiento que deben observar las mismas, los agravios, las agresiones, manifestaciones públicas y/o actos de indisciplina; aunque tengan lugar fuera del marco de los actos que componen la manifestación deportiva y/o sean cometidos por miembros notorios de un equipo relacionado con una tripulación, teniendo como consecuencia, Sanciones previstas en el RDA que van desde el Apercibimiento hasta la Suspensión y Descalificación de la tripulación.-

53 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 detallada en el Artículo 3.

-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 o en el RDA.

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.-

54 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 aquellos a solicitar a la FAE dentro de los siete (7) días de disputada la competencia, se le prohíba al presunto infractor, participar en competencia alguna durante los treinta (30) días subsiguientes a la prueba en que su actuación fue cuestionada.

Igual medida podrá disponer de oficio el ACCU, con la anuencia de la FAE, sujeta a iguales plazos. Esta medida quedará automáticamente sin efecto cuando al cumplirse los treinta (30) días no se hubiese dictado una Resolución definitiva correspondiente, siguiendo las actuaciones en el estado en que se encuentren.-

54.1 APERCIBIMIENTOS

La suma de 5 (cinco) Apercibimientos en un mismo campeonato, aplicados por Comisarios Deportivos o por el Director de Prueba implicará la suspensión automática por una fecha, la cual es inapelable, quedando imposibilitado de correr en otra Categoría hasta tanto la sanción sea efectivamente cumplida en la Categoría en la cual fue impuesta. Esto sin perjuicio de otras Sanciones que pudieran corresponder ante la gravedad del hecho.

54.2 MULTAS

La FAE/ACCU o los Comisarios Deportivos están facultados a aplicar penalizaciones en dinero (multas) a aquellos pilotos, navegantes y/o concurrentes cuando estos no se atengan al

presente Reglamento o a la Reglamentación vigente enunciada en el presente, o no acaten las órdenes de las Autoridades de La Prueba u Oficiales Deportivos. Siendo todos ellos solidarios en el pago de las mismas.

El monto mínimo de la multa para el presente año 2023 es de \$ 3000.- (Tres Mil pesos). Una vez impuesta este tipo de Penalización, se deberá abonar dentro de las 48hs. de notificada la misma, en la sede del ACCU, de la FAE y/o en la Dirección de La Prueba en caso de que se esté disputando una competencia.

Cualquier atraso en efectuar el pago, podrá tener como consecuencia una Suspensión por el término que la Multa permanezca impaga.-

55 CONTROL DE ALCOHOLEMIA

Los Comisarios Deportivos están facultados, durante todo el transcurso de una competencia, a efectuar el Control de Alcoholemia de los pilotos, navegantes y/o concurrentes con el elemento proveído y/o autorizado por la FRAD 6, o en su defecto con alguna autoridad Municipal y/o Provincial.

La posterior participación y/o continuidad en la competencia, o no, de la persona sobre la cual recayó el control, es una Resolución de carácter Inapelable.-

RESPONSABILIDADES – AUTORIZACIONES - REGLAMENTOS

56 RESPONSABILIDADES

El Ente Fiscalizador no se hace responsable ante cualquier caso de accidente que pudiera ocurrir o pudiera ser causado por cualquier competidor y/o automóvil de competición participante, ni por sus vehículos de asistencia durante el desarrollo del Rally. Asimismo, rechaza toda responsabilidad referida a las consecuencias por la violación de leyes, normas y/u ordenanzas cometidas por los competidores, siendo dichas consecuencias, exclusiva responsabilidad de aquellos que las cometieron.

Los vehículos de asistencia, incluso aquellos que posean placas especiales con el nombre de "Auxilio", "Asistencia" y/o similares, nunca serán considerados como participantes oficiales de una competencia. Por lo tanto, no estarán cubiertos por la póliza de seguro del Rally y se encuentran bajo la exclusiva responsabilidad de sus propietarios. En tanto que, los vehículos utilizados por los competidores para los reconocimientos de ruta, aun cuando lleven un número de serie o una inscripción específica del evento y las acciones que pudieran cometer las tripulaciones durante dichos reconocimientos tampoco están cubiertos por la póliza de seguro del Rally; por lo que también quedan bajo la exclusiva responsabilidad de sus propietarios.

56.1 AUTORIZACIONES

Las únicas competencias autorizadas en la jurisdicción de la FRAD 6 en la especialidad "Rally"; son las comprendidas en el presente Reglamento y/o las que de común acuerdo autoricen la FRAD 6 y el ACCU; salvo aquellas competencias que se disputen por el Campeonato Argentino de Rally fiscalizado por la CDA. El actual Fiscalizador es la FAE, mientras que el ACCU puede constituirse en Fiscalizador por mandato cuando la FRAD 6 lo designe.

El Ente Fiscalizador de Rally en la jurisdicción de la FRAD 6 es ella misma y ejerce la Autoridad Deportiva en la mencionada Categoría.

Quedan expresamente prohibidas las competencias de Rally, campeonatos, torneos, certámenes, etc., de cualquier tipo, otorguen o no puntaje y/o premios y/o trofeos que se deseen realizar bajo cualquier modalidad que no sean las contempladas en el presente Reglamento, o no estén autorizadas de acuerdo a lo que menciona el párrafo anterior el presente Artículo.

Aquellos binomios, pilotos o navegantes, cuya participación sea constatada por la FAE en estas competencias no autorizadas podrán ser sancionados, de acuerdo al RDA, con la cancelación de su Licencia Habilitante, Descalificación y/o Suspensión; siendo dicha sanción comunicada inmediatamente a la CDA y a las demás entidades afiliadas a Ésta. Por otro lado, en caso de que el participante de estas competencias no autorizadas no posea Licencia Habilitante al momento de la realización de dicha carrera, el ACCU se reserva el derecho de solicitar a la FRAD N° 6 el no otorgar la mencionada Licencia en caso de que esta sea gestionada.

56.2 REGLAMENTOS

La facultad de dictar la Reglamentación de Rally en la Jurisdicción de la FRAD 6, está reservada exclusivamente a la mencionada FRAD (FAE) .

Las disposiciones y decisiones deportivas adoptadas por el ACCU/FAE serán consideradas conocidas inmediatamente de emitido el comunicado correspondiente que estará a disposición de los interesados en la sede del Ente Fiscalizador o en el sitio web www.rallyentrerriano.com, cuando estas sean de carácter genérico y desde su notificación fehaciente por vía postal o telegráfica en el domicilio declarado o en forma de notificación personal en la sede del ACCU cuando se refieran a casos particulares.

Cuando la decisión corresponda a los Comisarios Deportivos en ejercicio de sus funciones, la notificación se hará en forma personal, debiendo en tales casos asegurarse que los destinatarios de la medida la hayan conocido, siendo de carácter particular o hayan podido fácilmente conocerla cuando sea de índole general.

La publicación de tales disposiciones y decisiones deportivas no generará otra responsabilidad que la deportiva para las Autoridades que las adoptan o el Ente Fiscalizador que corresponda, por lo tanto los afectados no podrán valerse de ellas para intentar demanda alguna bajo pena de Descalificación.-

RECLAMACIONES EN CLASIFICACIÓN

57 RECLAMACIONES

Las reclamaciones contra un error o irregularidad en la clasificación oficial deberán presentarse, salvo imposibilidad material admitida por los comisarios deportivos, como máximo 60 minutos después de que se haga pública la clasificación extraoficial. En el Reglamento Particular de la Prueba deberá figurar el lugar y los horarios de publicación de las clasificaciones oficiales de las etapas y final. En caso que la Dirección de la Prueba se encontrara en la imposibilidad material de publicar la clasificación oficial en la forma prevista, se publicará en el lugar y hora fijados, las indicaciones precisas sobre sus intenciones futuras en lo que respecta al anuncio oficial de la clasificación.

IMPREVISTOS – INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

58 IMPREVISTOS – INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

En caso de presentarse una situación no prevista en el presente Reglamento de Campeonato; La FAE podrá disponer cambios y/o modificaciones en el presente Reglamento Deportivo, que podrán tener carácter de provisorios o permanentes, con el objeto de lograr un mejor y mayor desenvolvimiento de la Categoría en la provincia.

En una competencia las informaciones y/o modificaciones anunciadas en la mesas de CH tienen el carácter de Anexo y/o Boletín y las tripulaciones por el solo hecho de haberse registrado en dicho CH, manifiestan conocer el contenido en su totalidad.

DECLARACIONES A LOS MEDIOS DE PRENSA

59 DECLARACIONES A LOS MEDIOS DE PRENSA

Si un piloto, navegante, concurrente, miembro notorio de un equipo o allegado a una tripulación, realizara declaraciones de carácter público (a través de cualquier medio periodístico ya sea radial, gráfico, web o televisivo como así también redes sociales como Facebook , Twitter, etc.) referidas a la competencia, organizadores, autoridades deportivas, dirigentes, categoría o al Ente Fiscalizador que resultaren agraviantes y/o exponiendo situaciones que no hubieran sido tratadas o aclaradas convenientemente, los Comisarios Deportivos, la Mesa Directiva del ACCU se reservan el derecho



























de considerar el caso y dichas expresiones y aplicar las sanciones que consideren oportunas ya sean disciplinarias o económicas. La Mesa Directiva del ACCU, ante la gravedad del hecho o tenor de las declaraciones podrá solicitar al Tribunal de Penalidades de la FRAD N° 6, se estudie el caso y se apliquen las sanciones que consideren oportunas.-

ANEXO I SEÑALES DE CONTROL

**ANEXO II
PERSONAL Y EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD EN AREAS ESPECÍFICAS**

ANEXO III RECOMENDACIONES PARA ARMADO DE CHICANAS

ANEXO I

| CONTROL ZONE (Diameter of signs : about 70 cm) | | | | |
|--|---|---|--|---|
| Control type | Direction of travel \Rightarrow | | | |
| | \Rightarrow | \Rightarrow | \Rightarrow | |
| | 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) | |  |







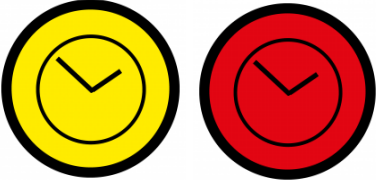

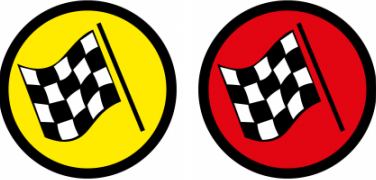







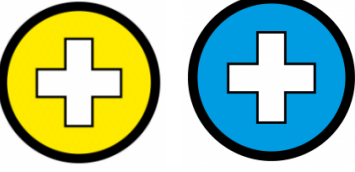

| | | | |
|------------------------------|---|--|---|
| MEDIA ZONES | |  One sign for media zones |  |
| RADIO POINT |  WARNING SIGN | ←100 m→  RADIO POINT (See also Article 40.6) | |
| MEDICAL VEHICLE POINT |  WARNING SIGN | ←100 m→  MEDICAL VEHICLE POINT | |

TABLA DE SEÑALES ESTÁNDAR DE LA FIA

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

ANEXO II

PERSONAL Y EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD EN ÁREAS ESPECIFICAS

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

PARQUE DE SERVICIO – PARQUE CERRADO

- . Policía/Seguridad Privada
- . 1 Bomberos con 2 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 publico

REVISIÓN TÉCNICA PREVIA Y FINAL

- . 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.-

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 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. 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 .

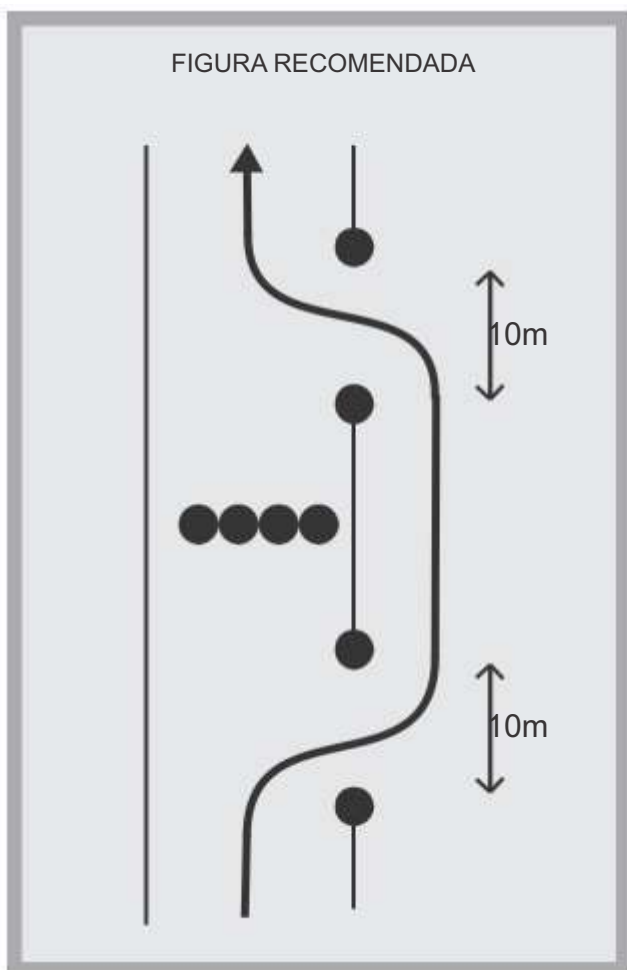
Es importante marcar la dirección de la chicana con flechas o rayas oblicuas, y colocar en su aproximación un panel de «100 m». La posición exacta de los elementos de la chicana debe marcarse claramente con una línea pintada, de manera que puedan recolocarse si se mueven del sitio. Para formar las chicanas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

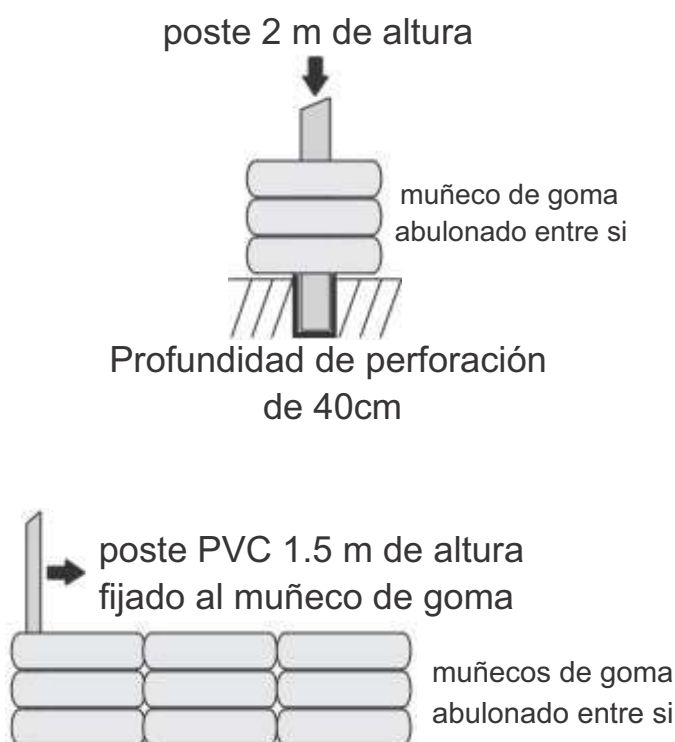
Durante el rally, debe haber jueces de hecho en cada chicana para reparar cualquier daño provocado por un vehículo que impacte contra alguno de sus elementos. También se recomienda comunicación de radio.

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 muy útil grabar la chicana en vídeo.

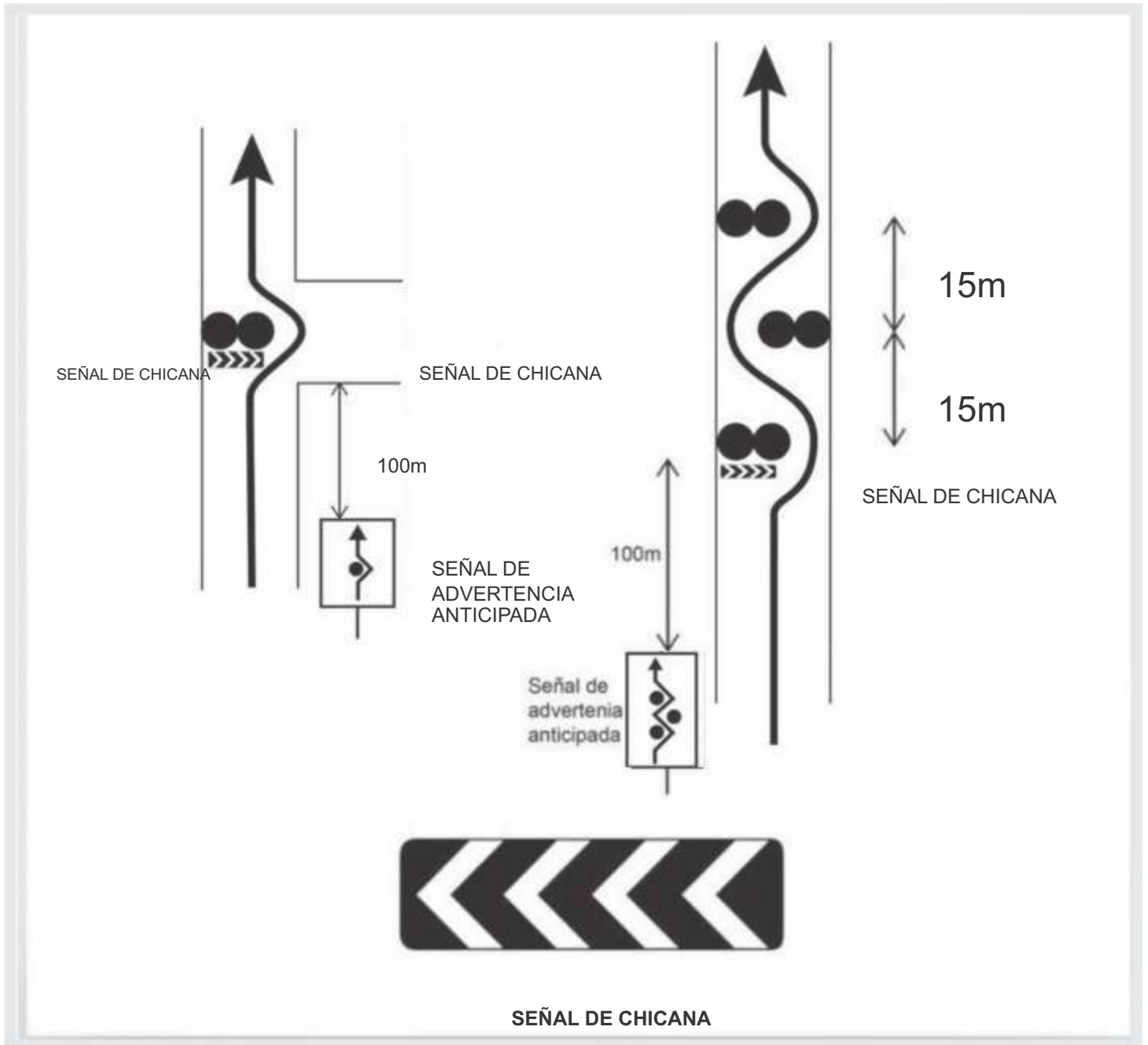
MODELOS DE CONSTRUCCION DE REDUCTORES DE VELOCIDAD RECOMENDADOS



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

