



# **REGLAMENTO DEPORTIVO**

# **2023**

**NUEVO RALLY RIOJANO  
REGLAMENTO DEPORTIVO 2020**

**VIGENCIA DESDE EL 1 DE ENERO DE 2023**

**ÍNDICE**

**PRINCIPIOS GENERALES**

- 1. CONDICIONES GENERALES DE CAMPEONATO**
  - 1.1 APLICACIÓN.
  - 1.2 INTERPRETACIÓN
  - 1.3 FECHA DE APLICACIÓN
  
- 2. DEFINICIONES**
  - 2.1 FINAL DE LA PRUEBA
  - 2.2 ETAPA
  - 2.3 NEUTRALIZACIÓN
  - 2.4 PARQUE CERRADO
  - 2.5 ASISTENCIA PROHIBIDA
  - 2.6 RECONOCIMIENTO
  - 2.7 REAGRUPAMIENTO
  - 2.8 ENLACE
  - 2.9 SECCIÓN DEL RALLY
  - 2.10 ASISTENCIA
  - 2.11 INICIO DE LA PRUEBA
  - 2.12 PRUEBA SÚPER ESPECIAL
  - 2.13 CARNET DE CONTROL
  - 2.14 ZONA TÉCNICA

**OFICIALES**

- 3. OFICIALES Y DELEGADOS**
  - 3.1 COMISARIO DEPORTIVO
  - 3.2 COMISARIO TECNICO
  - 3.3 DELEGADO DE SEGURIDAD
  - 3.4 DELEGADO ADMINISTRATIVO

## **AUTOS ADMITIDOS**

- 4. AUTOS ADMITIDOS**
- 4.1 CATEGORIAS DE AUTOS

## **CAMPEONATOS, PUNTOS, PARTICIPANTES**

- 5. REQUISITOS DEL CAMPEONATO**
- 5.1 CANTIDAD DE PRUEBAS
- 5.2 PUNTAJE
- 5.3 REQUISITOS PARA CAMPEÓN
- 5.4 PARTICIPANTES
- 6. EMPATE EN EL CAMPEONATO**
- 6.1 PILOTOS Y COPILOTOS
- 7. CARACTERISTICAS DEL EVENTO**
- 7.1 ELECCIÓN DEL RECORRIDO
- 7.2 CHICANAS
- 8. OTRAS CONDICIONES REGLAMENTARIAS**
- 8.1 PILOTOS PRIORITARIOS

## **DOCUMENTOS ESTÁNDAR Y CRONOGRAMAS**

- 9. DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS**
- 9.1 GENERALIDADES
- 9.2 LIBRO DE RUTA
- 9.3 CARNET DE CONTROL

## **SEGURO**

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

## **IDENTIFICACIÓN DEL AUTO**

- 11. NÚMEROS DE COMPETENCIA**
  - 11.1 GENERALIDADES
  - 11.2 VENTANAS LATERALES
- 12. PUBLICIDAD**
  - 12.1 RESTRICCIONES DE PUBLICIDAD
- 13. NOMBRES DE LOS PILOTOS Y COPILOTOS**
- 14. NÚMEROS DE COMPETENCIA - NOMBRES DE LOS PILOTOS (GRÁFICO DE UBICACIÓN)**

## **CONDUCTA DE MANEJO**

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

## **INSCRIPCIONES, COBERTURA MEDICA**

- 16. PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN**
  - 16.1 GENERALIDADES
  - 16.2 COBERTURA MÉDICA
- 17. CATEGORIAS**
  - 17.1 CAMBIO DE CLASE LUEGO DE LA INSCRIPCIÓN

## **VERIFICACIONES TECNICAS**

- 18. ANTES DE LA LARGADA**
  - 18.1 GENERALIDADES
- 19. DURANTE EL RALLY**
  - 19.2 RESPONSABILIDAD DE LA TRIPULACIONES
- 20. VERIFICACIONES FINALES**
  - 20.1 PARQUE CERRADO FINAL

## CONTROLES

### 21. CONTROLES – REQUISITOS GENERALES

- 21.1 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES
- 21.2 TIEMPO DE DETENCIÓN EN ÁREAS DE CONTROL
- 21.3 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

### 22. CONTROLES HORARIOS

- 22.1 FUNCIONAMIENTO
- 22.2 SECUENCIA
- 22.3 PROCEDIMIENTO DE CONTROL
- 22.4 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UN TRAMO CRONOMETRADO

### 23. RETRASO

- 23.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO
- 23.2 LLEGADA ADELANTADA
- 23.3 NOTIFICACIÓN DE LOS RETRASOS

### 24. CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

- 24.1 PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO
- 24.2 LARGADA DE UN REAGRUPAMIENTO

## TRAMOS CRONOMETRADOS

### 25. GENERALIDADES

- 25.1 TOMA DE TIEMPOS

### 26. LARGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO

- 26.1 PUNTO DE LARGADA
- 26.2 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACION
- 26.3 RETRASO DE UN TRAMO CRONOMETRADO
- 26.4 FALSA LARGADA

### 27. FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

- 27.1 LINEA DE LLEGADA
- 27.2 PUNTO DE STOP

### 28. INTERRUPCION DE UN TRAMO CRONOMETRADO

- 29. SEGURIDAD DEL CONCURSANTE**
  - 29.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES
  - 29.2 SEÑALES DE SOS /OK
  - 29.3 INFORME DE ACCIDENTES
  - 29.4 TRIÁNGULO ROJO
  
- 30. PRUEBAS SUPER ESPECIALES**
  - 30.1 CARACTERISTICAS DE UNA PRUEBA SUPER ESPECIAL
  - 30.2 DISPUTA DE UNA PRUEBA SUPER ESPECIAL
  - 30.3 DETENCION EN LA DISPUTA DE UNA PSE
  - 30.4 NO CUMPLIR CON LA SECCIÓN 1 DE LA ETAPA 1 (PSE)

## **PARQUE CERRADO**

- 31. REGLAS DEL PARQUE CERRADO**
  - 31.1 APLICACIÓN
  - 31.2 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO
  - 31.3 EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO
  - 31.4 COBERTORES PARA EL AUTO
  - 31.5 VERIFICACIONES TECNICAS
  - 31.6 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO

## **NUMERACIÓN, LARGADAS Y ORDEN DE LARGADA**

- 32. NUMERACIÓN**
  - 32.1 ASIGNACIÓN DE NÚMEROS
  
- 33. ÓRDEN DE LARGADA, REENGANCHES E INTERVALOS**
  - 33.1 ORDEN DE LARGADA
  - 33.2 RELARGADA LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1 (REENGANCHES)
  - 33.3 INTERVALO DE LARGADA

## **ASISTENCIA**

- 34. ASISTENCIA – CONDICIONES GENERALES**
  - 34.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA
  
- 35. PARQUES DE ASISTENCIA**
  - 35.1 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

## **RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS LUEGO DEL EVENTO**

### **36. RESULTADOS DEL RALLY**

- 36.1 ESTABLECER LOS RESULTADOS**
- 36.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS**

### **37. PREMIACIÓN DEL RALLY**

- 37.1 CEREMONIA DEL PODIO**
- 37.2 PREMIACIÓN**
- 37.3 DEBERES Y OBLIGACIONES**

## **COMPONENTES MECANICOS**

### **38. COMPONENTES MECÁNICOS**

- 38.1 CAMBIO DE MOTOR**
- 38.2 TRANSMISIONES**

## PRINCIPIOS GENERALES

### 1. **CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO**

La Comisión que integra el “Nuevo Rally Riojano” organiza el Campeonato 2023 que es de su propiedad, el cual comprende las competencias que están incluidas en el Calendario Deportivo Oficial.

El “Nuevo Rally Riojano” 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.

#### 1.1 **APLICACIÓN**

1.1.1 Todos los pilotos, competidores y oficiales que participan en los Campeonatos se comprometen, en nombre de ellos mismos, sus empleados y agentes, a que deben observar todas las disposiciones complementarias o modificadas del Código, los Reglamentos Técnicos aplicables, los Reglamentos Deportivos actuales y los reglamentos particulares de cada rally.

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

1.1.3 **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 Código).**

#### 1.2 **INTERPRETACIÓN**

En caso de surgir cualquier disputa sobre la interpretación de estas disposiciones, solamente la Comisión organizadora del “Nuevo Rally Riojano” tiene autoridad para tomar decisiones.

#### 1.3 **FECHA DE APLICACIÓN**

Estas disposiciones entran en vigencia el 1 de enero de 2023.-

### 2. **DEFINICIONES**

#### 2.1 **FINAL DE LA PRUEBA**

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

#### 2.2 **ETAPA**

Cada parte competitiva del rally, asignada en el Cronograma Oficial. Si se organiza una Prueba Súper Especial en el día previo a la Etapa 1, se considerará como la Sección 1 de la Etapa 1.

#### 2.3 **NEUTRALIZACIÓN**

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

## **2.4 PARQUE CERRADO**

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

## **2.5 ASISTENCIA PROHIBIDA**

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

## **2.6 RECONOCIMIENTO**

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

## **2.7 REAGRUPAMIENTO**

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

## **2.8 ENLACE**

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

## **2.9 SECCIÓN DEL RALLY**

Parte del rally separada por un reagrupamiento.

## **2.10 ASISTENCIA**

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

## **2.11 INICIO DE LA PRUEBA**

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

## **2.12 PRUEBA SÚPER ESPECIAL**

Es una variante a la forma "normal" de disputa de una Prueba Especial. Puede ser un tramo cronometrado diseñado para la vista de los espectadores, con la posibilidad de que más de un auto largue a la vez.

## **2.13 CARNET DE CONTROL**

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

## **2.14 ZONA TÉCNICA**

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

## OFICIALES

### 3 OFICIALES y DELEGADOS

#### 3.1 **COMISARIO DEPORTIVO**

La comisión organizadora del “Nuevo Rally Riojano” designará a un Comisario Deportivo, quien será el encargado del cumplimiento de las normativas vigentes en el presente reglamento.

#### 3.1.1 **COMISARIO TECNICO**

Actuará de nexo con el comisario deportivo y será el jefe de verificaciones técnicas y a la vez responsable de todos los asuntos técnicos del rally.

#### 3.1.2 **Delegado de Seguridad**

La Comisión organizadora puede designar un delegado de Seguridad quien será responsable específicamente del control y de la seguridad del público y de los medios. Está facultado para sugerir al Director de la Prueba, demorar la largada de un tramo cuando las condiciones de seguridad no son las adecuadas a su criterio.

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

#### 3.1.3 **Delegado Administrativo**

El delegado administrativo estará a cargo de todos los asuntos administrativos del rally relacionados.

## AUTOS ADMITIDOS

### 4. AUTOS ADMITIDOS

#### 4.1 **Categorías habilitadas**

CATEGORIA	NOTA
N4	
UTV	
A1	
FL	
N1	
RC5 – 16 V	
N7	
RC5 – 8 V	
A5	1

*Nota 1: Autos categorías A5 y (ex) A5B.*

## CAMPEONATOS, PUNTOS, PARTICIPANTES.

### 5 REQUISITOS DEL CAMPEONATO

#### 5.1 CANTIDAD DE PRUEBAS

El campeonato está compuesto por 8 fechas.

Para campeonar es obligatoria la participación en el 50% + 1 de las fechas puntuables.

#### 5.2 PUNTAJE

Por iniciar una competencia se asignará a cada Tripulación **3 (tres)** puntos válidos para el campeonato en concepto de Participación, considerando inicio de una competencia (exclusivamente para éste fin) la presentación en la Rampa de Largada Simbólica previo haber cumplimentado los requisitos administrativos. Este puntaje no será asignado en caso de exclusión.

La puntuación del Gran Premio Coronación será de COEFICIENTE 2, es decir, el puntaje otorgado será doble.

El puntaje que asigna cada prueba (excepto el coronación) para el Campeonato “Nuevo Rally Riojano” es el siguiente:

##### 5.2.1 Clasificación General

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

##### 5.2.2 Por etapa

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

**POWER STAGE:** se denomina a la última PE estipulada en el cronograma oficial de carrera. La misma otorga los siguientes puntos extras:

1º	5 puntos
2º	4 puntos
3º	3 puntos
4º	2 puntos
5º	1 punto

### **5.2.3 Atribución de puntos reducidos**

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

- El total de puntos, si más del 50% de la distancia total de tramos cronometrados programados han sido disputados.
- La mitad de los puntos, serán otorgados si han sido disputadas entre el 25% y el 50% de la distancia total de tramos cronometrados programados.
- No serán asignados puntos si menos del 25% de las distancias citadas, fueron recorridas. Estas condiciones son aplicables tanto para el total del rally como para cada etapa.

## **5.3 REQUISITOS PARA CAMPEÓN**

La clasificación final del campeonato para todas las categorías, será establecida realizando la sumatoria de los puntos obtenidos en todas las fechas realizadas en el campeonato, debiendo haber participado en al menos 4 fechas. (50% +1 del total).

## **5.4 PARTICIPANTES**

Para el caso específico de la última prueba del Campeonato, solo recibirán puntos los participantes que hayan intervenido anteriormente, como mínimo, en una prueba del Campeonato "Nuevo Rally Riojano" en la categoría en que se inscriben.

## **6 EMPATE EN EL CAMPEONATO**

### **6.1 PILOTOS Y COPILOTOS**

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

- 6.1.1** De acuerdo con el mayor número de primeros puestos, luego de segundos, luego de terceros etc, logrados en las clasificaciones generales de los rallies donde han participado para formar el total de puntos.
- 6.1.2** De acuerdo con el mayor número de puestos más altos logrados en las clasificaciones generales de todos los rallies en los cuales hayan participado cada uno de los pilotos y copilotos con el mismo puntaje, siendo un 7º puesto mejor que cualquier 8º puesto, un 8º puesto mejor que un 9o, y así sucesivamente.
- 6.1.3** En caso de un empate posterior, la comisión organizadora decidirá quién será el ganador, basándose en cualquier otra consideración que crea adecuada.

## **7 CARACTERÍSTICAS DEL EVENTO**

## **7.1 ELECCIÓN DEL RECORRIDO**

- 7.1.1** El Organizador del evento es el único responsable de que los tramos cronometrados a usar en la carrera sean apropiadas. La seguridad es de primordial importancia al seleccionar los tramos.
- 7.1.2** Como referencia, la velocidad promedio máxima en las pruebas especiales no debe superar los 130 km.
- 7.1.3** La velocidad promedio en secciones de rutas (tramos de enlace), no debe superar las permitidas para los caminos que se utilicen, de acuerdo a las reglamentaciones vigentes.
- 7.1.4** El Comisario podrá tomar la decisión, in situ, de cancelar o modificar el recorrido de un tramo cronometrado si por motivos de seguridad lo consideran conveniente.

## **7.2 CHICANAS / DESVIO DE CAMINO**

- 7.2.1** El Organizador del evento podrá incluir en la prueba chicanas, desvíos laterales por banquetas o entradas y salidas por campos lindantes e efectos de reducir la velocidad en rectas extensas.
- 7.2.2** Las chicanas o desvíos deberán ser armadas siguiendo las instrucciones y planos como se indican en el Anexo N°2 del presente reglamento.
- 7.2.3** 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.
- 7.2.4** En cada chicana o desvío habrá un Juez de Hecho (veedor) que deberá llevar una planilla registrando el paso de cada auto de competición y su paso por la chicana. Dicha planilla será entregada al vehículo de barrido para su posterior entrega al Director de Carrera.
- En el caso de infracciones, deberá ampliar lo observado redactando un informe detallado de la situación.
- 7.2.5** La persona de control deberá pertenecer a la organización.
- 7.2.6** Sanciones por carrera
- |                                                      |                              |
|------------------------------------------------------|------------------------------|
| La penalidad por evitar por primera vez una chicana: | diez (10) segundos           |
| La penalidad por evitar por segunda vez una chicana: | veinte (20) segundos         |
| La penalidad por evitar por tercera vez una chicana: | removido de la clasificación |

## **8 OTRAS CONDICIONES REGLAMENTARIAS.**

### **8.1 PILOTOS PRIORITARIOS**

Se consideran prioritarios en el orden de largada de las 2 primeras pruebas, aquellos Pilotos que hayan participado del Campeonato 2022 del "Nuevo Rally Riojano".

## **DOCUMENTOS ESTÁNDAR Y CRONOGRAMAS**

## **9 DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS**

### **9.1 GENERALIDADES**

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

- ✓ Reglamento Particular de la Prueba (formato electrónico e impreso) en caso que la prueba lo amerite.
- ✓ Itinerario (formato electrónico e impreso)
- ✓ Libro de ruta (formato impreso o digital)
- ✓ Carnet de Control (formato impreso)
- ✓ Formulario de inscripción (formato electrónico)
- ✓ Listado de Inscriptos (formato electrónico e impreso)
- ✓ Listas de largada y resultados del rally (formato electrónico e impreso)

## **9.2 LIBRO DE RUTA**

**9.2.1** Todas las tripulaciones recibirán un libro de ruta conteniendo una descripción detallada del recorrido obligatorio. Deberá seguirse este itinerario y los diagramas de la dirección de la ruta. Cualquier modificación será informada a los comisarios quienes deberán autorizar al Director de Carrera la implementación de la misma. Es obligación informar estas modificaciones por COMUNICADO OFICIAL.

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

## **9.3 CARNET DE CONTROL**

**9.3.1** Cada tripulación es responsable de:

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

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

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

**9.3.3** La ausencia de sello o firma de cualquier control, la ausencia de una anotación del tiempo en un control horario, o la falta de entrega del carnet ante cada control, derivará en la exclusión de la clasificación de la tripulación que corresponda. La información será anunciada por el Director de Carrera al final de la sección.

**9.3.4** Cualquier divergencia entre los tiempos anotados en el carnet de control de la tripulación y aquellos registrados en los documentos oficiales del rally, estará sujeta a una investigación de los comisarios.

# **SEGURO**

## **10 COBERTURA DE SEGURO**

## 10.1 DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DEL SEGURO

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

## 10.2 COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

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

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

## 10.3 EXCLUSIÓN DE LA COBERTURA

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

## 10.4 LIBERACIÓN DE RESPONSABILIDADES

El Comité de Organización del “Nuevo Rally Riojano”, no se hace responsables ante cualquier caso de accidente que pudiera ocurrir o pudiera ser causado por cualquier concursante y/o automóvil de competición participante, ni por sus vehículos de asistencia durante el desarrollo del rally.

# IDENTIFICACIÓN DEL AUTO

## 11 NÚMEROS DE COMPETENCIA

### 11.1 GENERALIDADES

11.1.1 El organizador asignará a cada tripulación un número de identificación, y deberá estar fijado a su auto en las posiciones determinadas en la verificación técnica inicial..

### 11.2 VENTANAS LATERALES

El auto de competición deberá presentarse en la verificación técnica inicial con dos números ubicados en cada una de las ventanas laterales traseras, **se sugiere** que sean de 20 centímetros de altura con un ancho de trazo de 35 mm, color naranja fluorescente (PMS 804) y deberán ser reflectantes. Estos números se colocarán en la ventana lateral trasera adyacente a los nombres de la tripulación.

## 12 PUBLICIDAD

### 12.1 RESTRICCIONES DE PUBLICIDAD

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

- ✓ Esté autorizada por las leyes nacionales
- ✓ No sea ofensiva o cause perjuicios
- ✓ Respete las reglamentaciones de los números de competición
- ✓ **No interfiera con la visual de la tripulación a través de las ventanas.**

### **13 NOMBRES DE LOS PILOTOS Y COPILOTOS**

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

- ✓ La inicial del nombre y la primera letra del apellido en mayúscula, el resto del apellido en minúsculas
- ✓ El nombre del piloto será el nombre superior sobre 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.

### **14 NÚMEROS DE LA COMPETENCIA / NOMBRES DE LOS PILOTOS**



## **CONDUCTA MANEJO**

### **15 COMPORTAMIENTO**

#### **15.1 REGLAS GENERALES**

**15.1.1** Las tripulaciones deberán comportarse siempre de manera correcta y deportiva.

**15.1.2** Cuando los autos se encuentran bajo régimen de parque cerrado, solo los miembros de la tripulación o los oficiales podrán moverlos. Otras personas pueden empujar el auto a mano solamente para sacar al auto de un lugar peligroso o para volverlo al camino. Cualquier otra manera de mover el auto que no sea por su propio motor o a mano, está prohibida.

- 15.1.3** Las tripulaciones deberán siempre conducir en dirección del tramo cronometrado (excepto al único efecto de dar vuelta).
- 15.1.4** En un tramo de enlace que es una ruta pública, el auto de competición deberá ser conducido sobre sus cuatro ruedas girando libremente. Toda infracción será informada a los Comisarios quienes impondrán una sanción acorde a la gravedad del requerimiento no cumplido.

**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. Si el retiro es en la etapa 1, después de la reparación, la tripulación puede reiniciar en la etapa 2, si corresponde, de conformidad con el Artículo 38.4.**

Se permite conducir en una prueba especial sin un parabrisas instalado solo si ambos miembros de la tripulación usan gafas protectoras de acuerdo con la especificación EN 1938 o casco integral con visera cerrada. Sin embargo, en cualquiera de los casos anteriores, la policía puede detener un automóvil y evitar que prosiga según las leyes nacionales de tránsito.

## **15.2 DURANTE EL RECONOCIMIENTO**

- 15.2.1** Se enfatiza que reconocimiento no es práctica. Todas las leyes de tránsito de Argentina deberán ser estrictamente respetadas, al igual que la seguridad y los derechos de los demás usuarios de las calles y los caminos.
- 15.2.2** Por exceso de velocidad la comisión organizadora tiene la facultad de aplicar las sanciones que determine pertinentes.

## **15.3 VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY**

- 15.3.1** El exceso de velocidad durante los tramos de enlace, incurrirá en una sanción que impondrá el Director de la Prueba en consenso con los Comisarios Deportivos.

## **15.4 LEYES DE TRÁNSITO**

- 15.4.1** A lo largo de todo el rally, las tripulaciones deberán observar las leyes nacionales de tránsito. Las infracciones serán referidas al Director de Carrera, este elevará un informe a la comisión organizadora quienes impondrán las sanciones que correspondiesen.
- 15.4.2** En caso de que se produzca una infracción a las leyes de tránsito por parte de una tripulación participante del rally, los oficiales de policía que hayan advertido la infracción deberán denunciar al infractor de la misma forma que para los usuarios comunes de la ruta.

# **INSCRIPCIONES, COBERTURA MÉDICA**

## **16 PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN**

### **16.1 GENERALIDADES**

Las inscripciones deberán ser realizadas de acuerdo a lo establecido en el Cronograma Oficial emitido por la organización en el lugar y horario que corresponda.

### **16.2 COBERTURA MEDICA**

Todos los participantes, piloto y copiloto, en el momento de la verificación administrativa, deben

acreditar poseer la cobertura médica impuesta por la organización del evento.

## **17 CATEGORIAS**

### **17.1 CAMBIO DE CATEGORIA LUEGO DE LA INSCRIPCIÓN**

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

## **VERIFICACIONES TECNICAS**

## **18 ANTES DE LA LARGADA**

### **18.1 GENERALIDADES**

**18.1.1** Los autos deben ser presentados a la verificación técnica en los horarios que establece el programa oficial de la competencia.

Se pueden presentar por medio de un representante del equipo.

**18.1.2** La verificación técnica realizada antes de la largada será de naturaleza completamente general y de seguridad, marca y modelo del auto, conformidad del auto con la clase en la cual está inscripto, conformidad con los códigos de circulación en ruta. Por otra parte esta actividad incluirá la identificación del auto, chasis, bloque de motor, caja, carburador, etc. Vale considerar además, que estas u otras identificaciones pueden ser hechas en cualquier momento de la prueba.

**18.1.3** En la verificación técnica a los competidores se les puede requerir que presenten los ítems de vestimenta, incluyendo cascos que se utilizarán en la prueba.

**18.1.4** La tripulación, o su representante, deberá exhibir la ficha de homologación certificada completa del auto, así como cualquier extensión de la misma.

**18.1.5** La Comisión organizadora, en la primera participación de cada año, le entregará a cada tripulación un Pasaporte Técnico por cada auto, que deberá ser presentado en todas las pruebas y/o cuando le sea requerido.

**18.1.6** Luego del chequeo técnico, si se encuentra un auto que no cumple con las disposiciones técnicas y/o de seguridad, los comisarios podrán fijar una fecha/hora límite antes de la cual se deberá lograr que el auto cumpla con dichas disposiciones, o podrán denegar la largada.

## **19 DURANTE EL RALLY**

### **19.1 CONTROLES ADICIONALES**

Se podrán efectuar controles sobre los ítems de seguridad, incluyendo la indumentaria, así como también el auto, las partes y/o conjuntos que fueron precintados, en cualquier momento durante el evento según corresponda.

## **19.2 RESPONSABILIDAD DE LAS TRIPULACIONES**

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

## **20 VERIFICACIONES FINALES**

### **20.1 PARQUE CERRADO FINAL**

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

### **20.2 FICHA DE HOMOLOGACIÓN**

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

## **CONTROLES**

### **21 CONTROLES – REQUISITOS GENERALES**

#### **21.1 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES**

Todos los controles, es decir: controles de paso y horarios de salida y llegada de tramos cronometrados, zona de control de reagrupamiento y de neutralización, se indicarán por medio de pancartas estandarizadas aprobados por la CDA que cumplan con los gráficos y distancias que figuran en el Anexo 3.

#### **21.2 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.

#### **21.3 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS**

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

## **22      CONTROLES HORARIOS**

### **22.1      FUNCIONAMIENTO**

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

### **22.2      SECUENCIA**

En todo momento los competidores deberán respetar la secuencia de marcado en los Controles, no respetar esta secuencia será sancionada, pudiendo llegar a la exclusión de la tripulación involucrada.

### **22.3      PROCEDIMIENTO DE CONTROL**

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

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

**22.3.3** La toma de tiempo real y el registro del mismo en el carnet de control podrá ser efectuado solamente si los dos miembros de la tripulación y el auto se encuentran en el área de control y dentro de la vecindad inmediata a la mesa de control.

**22.3.4** El tiempo real deberá corresponder al momento exacto en el cual uno de los miembros de la tripulación entregue el carnet de control al oficial en funciones.

**22.3.5** Entonces, manualmente o por medio de un dispositivo de impresión, el oficial en funciones anotará la hora real de presentación en el carnet de control que le fue entregado, y nada más.

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

**22.3.7** El horario de control es de exclusiva responsabilidad de las tripulaciones, quienes pueden consultar el reloj oficial en la mesa de control. Los oficiales no pueden dar ninguna información sobre la hora de presentación.

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

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

**22.3.10** Cualquier diferencia entre el horario ideal de presentación y el real se sancionará de la siguiente manera: · Por retraso: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.

· Por adelanto: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

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

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

**22.3.13** A discreción del Director de Carrera, una tripulación que ha sido sancionada por presentación adelantada, puede ser neutralizada por la cantidad de tiempo necesaria para salir en el tiempo originalmente previsto.

## **22.4 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UN TRAMO CRONOMETRADO**

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

- 22.4.1** En el control horario al finalizar un tramo de enlace, el oficial correspondiente ingresará en el carnet tanto el horario de chequeo de la tripulación y su tiempo provisorio de largada. Deberá haber una brecha de 3 minutos para permitir que la tripulación se prepare para la largada del tramo y vaya a la línea de largada.
- 22.4.2** Si dos o más tripulaciones hacen el chequeo en el mismo minuto, sus tiempos provisorios de largada para ese tramo serán en orden de sus tiempos relativos de llegada al control horario precedente. Si los tiempos de llegada al control horario precedente coinciden, se tendrán en cuenta los tiempos en el control horario anterior a aquel, y así sucesivamente.
- 22.4.3** Una vez que haya hecho el chequeo en el control horario, el auto concursante será conducido al control de largada de la prueba especial desde donde la tripulación deberá salir de acuerdo con el procedimiento establecido en estas disposiciones.
- 22.4.4** Si hubiera alguna diferencia entre los tiempos provisorios y reales de largada, el tiempo ingresado por el oficial en la largada del tramo cronometrado será obligatorio, a menos que el comisario decida en contrario.
- 22.4.5** El tiempo de largada del tramo cronometrado será entonces el tiempo de largada para calcular la hora de presentación en el próximo control horario.
- 22.4.6** El carnet de control debe ser devuelto a la tripulación en el minuto precedente al de su largada

## **23 RETRASO**

### **23.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO**

Cualquier demora que exceda los 15 minutos de un tiempo individual previsto, o una demora acumulativa de 30 minutos al final de cada sección o etapa del rally, resultará en que el concursante

en cuestión sea removido de la clasificación por el Director de la Prueba.

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

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

### **23.2 LLEGADA ADELANTADA**

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

### **23.3 NOTIFICACIÓN DE LOS RETRASOS**

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

## **24 CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO**

### **24.1 PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO**

- 24.1.1** Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones recibirán instrucciones sobre sus tiempos de largada. Luego deberán conducir sus autos cómo lo indiquen los oficiales a cargo a una zona con régimen de parque cerrado donde los motores deberán ser detenidos y la tripulación deberá dejar el parque cerrado.
- 24.1.2** Cuando un reagrupamiento no excede los 15 minutos, las tripulaciones pueden permanecer

en el parque de reagrupamiento.

## **24.2 LARGADA DE UN REAGRUPAMIENTO**

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

# **TRAMOS CRONOMETRADOS**

## **25 GENERALIDADES**

### **25.1 TOMA DE TIEMPOS**

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

## **26 LARGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO**

### **26.1 PUNTO DE LARGADA**

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

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

### **26.2 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN**

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

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

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

### **26.3 RETRASO DE UN TRAMO CRONOMETRADO**

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

### **26.4 FALSA LARGADA**

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

- 1ra. Falta      10 segundos
- 2da. Falta      1 minuto

3ra. Falta 3 minutos  
Faltas posteriores: a discreción del Colegio de Comisarios.  
Estas sanciones no evitarán que el Comisario imponga penas más severas si lo entendiera necesario. Para el cálculo del tiempo se deberá considerar el tiempo real de largada.

## **27 FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO**

### **27.1 LINEA DE LLEGADA**

Los tramos cronometrados deberán finalizar en una línea de llegada en velocidad, la cual debe estar ubicada en un lugar en que se estime que los autos vayan más lentos y al menos 200 metros antes del punto stop. El área entre la llegada en movimiento y el stop debe estar libre de lomos, cortes curvas engañosas o peligros tales como guarda ganados, puentes angostos o cualquier otro obstáculo peligroso. Está prohibida y se denunciará a los comisarios la detención entre la pancarta amarilla de advertencia y la pancarta de stop. Los tiempos serán tomados en la línea de llegada, por medio de una barrera/célula electrónica conectada a relojes con registro impreso, y serán respaldados por cronómetros. Los controladores de tiempo deberán estar ubicados a nivel de la línea de llegada, indicada por una pancarta que muestra una bandera cuadrículada sobre un fondo rojo.

### **27.2 PUNTO DE STOP**

La tripulación deberá reportarse al punto de detención indicado con una pancarta "STOP" color rojo, para tener su tiempo de llegada que deberá ser registrado en el carné de control (hora, minuto, segundo y décima de segundo). Si los controladores de tiempos no pudieran dar el tiempo exacto de llegada a los oficiales apostados en el punto stop en forma inmediata, estos últimos pueden solamente sellar (firmar) el carné de control de la tripulación y el tiempo del tramo será registrado en la próxima área de neutralización o control de reagrupamiento. Los integrantes de equipos y allegados a la tripulación podrán permanecer por afuera de los límites de esa zona. Cualquier incumplimiento a esta disposición será informada a los comisarios quienes podrán imponer una sanción

## **28 INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO**

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

## **29 SEGURIDAD DEL CONCURSANTE**

### **29.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES**

Siempre que un auto esté en movimiento en un tramo cronometrado, la tripulación deberá usar cascos, la indumentaria de seguridad requerida y deberán tener los cinturones de seguridad

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

## **29.2 SEÑALES DE SOS/OK**

**29.2.1** Cada tripulación dispondrá en su Libro de Ruta de una señal que consistirá en un signo rojo "SOS" y en el reverso un signo verde "OK" impreso en tamaño A4.

**29.2.2** En caso de que un accidente en el cual se requiera atención médica urgente, cuando sea posible se desplegará en forma inmediata la señal roja "SOS" a los autos que sigan.

**29.2.3** Cualquier tripulación a la que se le muestre el cartel rojo de "SOS" o que vea un auto que haya sufrido un accidente mayor donde ambos miembros de la tripulación se vean en el interior del auto pero sin desplegar la señal roja "SOS", deberán parar en forma inmediata y sin excepción para brindar asistencia. Todos los autos que sigan deberán también parar. El segundo auto en escena procederá a informar al próximo punto de radio. Los autos subsiguientes deberán dejar la ruta despejada para el acceso de los vehículos de emergencia.

Todas las tripulaciones detenidas por este procedimiento, recibirán un tiempo apropiado a criterio del comisario deportivo.

**29.2.4** En caso de un accidente donde no se requiera atención médica inmediata, un miembro de la tripulación deberá mostrar la señal "OK", a los vehículos que sigan, el otro miembro deberá colocar 100 metros antes del accidente o del vehículo estacionado el triángulo reflectante rojo del mismo lado del camino donde se encuentra el auto detenido. Si el paso por la calle de tránsito se encuentra obstruida por el vehículo se procederá de la misma forma, no está permitido en este caso mostrar el cartel de "SOS".

**29.2.5** Si la tripulación deja el vehículo, deberá desplegarse la señal "OK", de modo que pueda ser claramente visible a otras tripulaciones.

**29.2.6** Cualquier tripulación que pueda cumplir con las reglas anteriores pero no lo haga, será sancionada por la organización.

**29.2.7** Cualquier tripulación que se retire del rally deberá informarlo a los organizadores lo antes posible, si el retiro es producido por cualquier clase de accidente (solo se excluye el motivo de rotura mecánica) la tripulación esta obligada a presentarse con el servicio sanitario de la organización aunque no presente ninguna molestia, para que este analice su estado y determine las pautas a seguir. Cualquier tripulación que no cumpla quedará sujeta a una sanción a discreción de la comisión organizadora.

## **29.3 INFORMES DE ACCIDENTES**

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

Todas las tripulaciones involucradas en este procedimiento, recibirán un tiempo apropiado.

## **29.4 TRIÁNGULO ROJO**

**29.4.1** Cada auto en competencia deberá llevar un triángulo reflectante rojo el cual, en caso de que un auto se detenga en un tramo cronometrado, deberá ser colocado en una posición visible por parte de un miembro de la tripulación por lo menos 100 metros antes de la posición del auto, en lo posible del lado en que el auto está detenido, para advertir a los siguientes pilotos.

**29.4.2** Este triángulo será colocado aún si el auto detenido está fuera del camino.

## **30 PRUEBAS SÚPER ESPECIALES**

### **30.1 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL**

**30.1.1** Cuando más de un auto inicie la prueba al mismo tiempo, el diseño de cada punto de largada deberá ser similar. Se deberá aplicar a cada auto el mismo procedimiento de largada. Se permite que se desplace el punto de largada de cada auto para equiparar el largo del tramo a utilizar, teniendo en cuenta distintas posiciones de largada.

**30.1.2** La inclusión de una prueba súper especial es optativa

### **30.2 DISPUTA DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL**

Las disposiciones específicas relacionadas con la disputa, orden de largada e intervalos de tiempo de una prueba súper especial quedan a entera discreción del organizador. Sin embargo, la información se deberá comunicar en la Reunión de pilotos previa.

### **30.3 DETENCIÓN EN LA DISPUTA DE UNA PSE**

Por seguridad si una tripulación no puede completar el recorrido de una Prueba Súper Especial, su auto será trasladado por los organizadores hacia el camino inmediatamente posterior al control final de la PSE, o directamente al Parque de Asistencia o al Parque Cerrado según corresponda

El tiempo que se le asignará a quien no complete la prueba, será a criterio de la comisión organizadora.

### **30.4 NO CUMPLIR CON LA SECCIÓN 1 DE LA ETAPA 1 (PRUEBA SUPER ESPECIAL)**

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

En la reunión de pilotos previa o en comunicado oficial se 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.

## **PARQUE CERRADO**

## **31 REGLAS DEL PARQUE CERRADO**

### **31.1 APLICACIÓN**

Los autos quedan sujetos a las reglas del parque cerrado:

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

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

### **31.2 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO**

**31.2.1** Tan pronto como el auto sea estacionado en el parque cerrado, los pilotos deben detener el

motor y la tripulación debe dejar el parque cerrado. No se permite que ninguna persona permanezca en un parque cerrado, excepto los oficiales del rally con funciones específicas.

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

### **31.3 EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO**

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

### **31.4 COBERTORES PARA EL AUTO**

El uso de cobertores para cubrir el auto, es opcional.

### **31.5 VERIFICACIONES TÉCNICAS**

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

### **31.6 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO**

**31.6.1** Si los comisarios técnicos consideran que el estado de un auto ha desmejorado lo suficiente como para que la seguridad pueda estar afectada, con la autorización del comisario deportivo, este auto puede ser reparado en el parque cerrado. Un miembro del equipo será autorizado a efectuar la reparación o cambio de ítems tales como cinturones, extinguidores, etc

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

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

## **NUMERACION, LARGADAS, ORDEN DE LARGADA**

### **32 NUMERACIÓN**

#### **32.1 ASIGNACION DE NUMEROS**

**36.1.1** Para confeccionar el orden de largada se tomará el siguiente orden de **categorías**:

- 1° N4
- 2° UTV
- 3° A1
- 4° FL
- 5° N1
- 6° RC5 16V
- 7° N7
- 8° RC5 8V
- 9° A5

**36.1.2** Los pilotos clase A1 recibirán números, en lo posible fijos, a partir del **número 1 y hasta el 100**, teniendo en cuenta su posición en el campeonato del año precedente, y su posibilidad de participación comprometida en el campeonato.

**36.1.2** Los pilotos de las clases FL, serán numerados con el mismo concepto a partir del **número 101 y**

- hasta el 200.**
- 36.1.3** Los pilotos de las clases N1, serán numerados con el mismo concepto a partir del **número 201** y hasta el **300**.
- 36.1.4** Los pilotos de las clases RC5 16V, serán numerados con el mismo concepto a partir del **número 301** y hasta el **400**.
- 36.1.5** Los pilotos de las clases N7 , serán numerados con el mismo concepto a partir del **número 401** y hasta el **500**.
- 36.1.6** Los pilotos de las clases RC5 8V , serán numerados con el mismo concepto a partir del **número 501** y hasta el **600**.
- 36.1.7** Los pilotos de las clases A5 , serán numerados con el mismo concepto a partir del **número 601** y hasta el **700**.
- 36.1.8** En todas las categorías la organización decidirá la numeración de los pilotos que no posean puntajes de referencia.

### **33 ÓRDENES DE LARGADA, REENGANCHES E INTERVALOS**

#### **33.1 ORDEN DE LARGADA**

**33.1.1** Iniciarán la etapa los binomios según sus categorías en éste orden: **N4 – UTV– A1 – FL – N1 – RC5 16V – N7 – RC5 8V – A5**

**33.1.2** Los participantes reenganchados serán ubicados detrás del último auto clasificado de su categoría.

#### **33.2 RELARGADAS LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1 (ENGANCHES)**

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

- ✓ Si se han retirado de la prueba por haber excedido los tiempos máximos permitidos o que hayan reportado problemas técnicos a la dirección de la prueba.
- ✓ El motor puede ser reemplazado, sin penalización
- ✓ Podrán engancharse aquellas tripulaciones que hayan abandonado por cualquier inconveniente en la primera etapa o quienes haya quedado excluidos por superar los atrasos máximos. También lo podrán hacer aquellas tripulaciones que hayan ingresado en el Orden Oficial de Largada de la etapa 1 y por cualquier motivo no se hayan presentado en el Control Horario 0. Esta participación les permite a las tripulaciones obtener puntaje en la etapa 2, pero no en la clasificación general.

#### **INTERVALO DE LARGADA**

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

Para los restantes participantes el intervalo será de un (1) minuto mínimo a criterio del comisario deportivo.

## **ASISTENCIA**

### **34 ASISTENCIA – CONDICIONES GENERALES**

## **34.1 REALIZACION DE LA ASISTENCIA**

**34.1.1** Desde el primer control horario en adelante, la asistencia a un auto en competencia puede ser efectuada solamente en los parques de asistencia o parques de asistencia remotos, si los hubiera, con excepción de los autos que hayan abandonado en la etapa 1 y luego solicitado su reenganche para la etapa 2

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

## **35 PARQUES DE ASISTENCIA**

### **ANUNCIO**

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

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

## **35.1 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA**

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

## **RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS LUEGO DEL EVENTO**

## **36 RESULTADOS DEL RALLY**

### **36.1 ESTABLECER LOS RESULTADOS**

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

### **36.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS**

**36.2.1** Las clasificaciones a ser publicadas serán las siguientes:

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

## **37 PREMIACIÓN DEL RALLY**

### **37.1 CEREMONIA DEL PODIO**

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

### **37.2 PREMIACIÓN**

Los premios para los competidores / tripulaciones serán entregados a los tres primeros clasificados en cada clase. .

### **37.3 DEBERES Y OBLIGACIONES**

Las tripulaciones tienen la obligación de concurrir a la ceremonia de premiación.

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

## **COMPONENTES MECÁNICOS**

### **38 COMPONENTES MECÁNICOS**

#### **38.1 CAMBIO DE MOTOR**

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

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

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

#### **38.2 TRANSMISIONES**

**38.2.1** En cada auto, se puede usar en cada rally, cajas de cambios de repuesto

**38.2.2** 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 los autos durante el evento. La aplicación de esta regla a otros autos inscriptos queda a discreción de los fiscalizadores.

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

**38.2.4** Todos los componentes se identificarán a criterio del técnico.

**38.2.5** Las cajas de cambio pueden ser cambiadas en cualquier parque de asistencia, siempre que el director de carrera y los comisarios técnicos hayan sido informados con antelación la intención de hacerlo.

**38.2.6** El marcado/precintado deberá permanecer intacto a partir de la verificación técnica inicial y hasta el final del rally. Los Comisarios Técnicos pueden verificar las marcas/precintos en cualquier momento y al finalizar el rally pueden desensamblar las partes para comprobar su conformidad.

**ANEXO 2 - CHICANAS**







