

Campeonato
FIA - CODASUR

CODASUR

Prescripciones Generales
Reglamento Campeonato
Anexos

Edición 2009

PRESCRIPCIONES GENERALES QUE SE APLICAN A LOS CAMPEONATOS Y COPAS DE RALLY FISCALIZADO POR CODASUR

El propósito de las presentes Prescripciones Generales es establecer el marco de las reglas aplicables a la organización de rallies que se disputen fiscalizados por CODASUR.

Cualquier infracción o violación a estas regulaciones serán informadas a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer penalizaciones de acuerdo a lo que indican los artículos 152 y 153 del Código Deportivo Internacional.

Cualquier caso no tenido en cuenta por estas reglamentaciones, será estudiado por los Comisarios Deportivos, quienes tienen el poder de decidir (art. 141 del CDI).

El Director de la Prueba es el responsable de la aplicación de estas reglamentaciones y de las que se mencionan en el Reglamento Particular de la Prueba, durante la disputa del rally, y debe informar a los Comisarios Deportivos de cualquier hecho importante que haya ocurrido y requerido la aplicación de estas reglamentaciones o de las del Reglamento Particular del rally.

Las Prescripciones detallan, completan y en ciertos lugares clarifican las condiciones generales descritas en los siguientes:

- Código Deportivo Internacional y sus Anexos (el Código).
- Reglamento del Campeonato FIA - CODASUR de Rally

Sólo la CODASUR puede conceder excepciones a las Prescripciones y al Reglamento de Campeonato antes mencionados.

Todo lo que no esté expresamente autorizado en estas reglamentaciones está prohibido.

Estas Reglamentaciones tienen vigencia a partir del 1 de enero de 2009.

I DEFINICIONES

1.1 Rally de primera categoría (Evento Deportivo)

Prueba en camino con una velocidad promedio impuesta, que se desarrolla entera o parcialmente en caminos abiertos al tránsito normal. Un rally consiste en un sólo itinerario, que debe ser seguido por todos los autos, o de varios itinerarios que convergen en el mismo punto de reagrupamiento fijado de antemano, y al que luego sigue un único itinerario.

La ruta puede incluir una o varias pruebas especiales, así como tramos de enlace.

1.2 Día Cada parte del rally, separado por un tiempo mínimo de detención fijo.

1.3 Prueba Especial

Pruebas de velocidad cronometradas en caminos cerrados para rally.

1.4 Sectores

Los itinerarios entre dos controles horarios se denominan sectores.

1.5 Sección

Puede ser determinado entre:

- La largada y un reagrupamiento.
- Dos reagrupamientos sucesivos.
- Reagrupamiento y la llegada de la etapa o del rally.

1.6 Reagrupamiento

Una detención programada por los organizadores con las condiciones de Parque Cerrado que tiene control horario de entrada y de salida, para permitir, por un lado que se siga el programa, y por el otro, para reagrupar los autos que están en carrera.

El tiempo de detención puede variar de una tripulación a la otra.

1.7 Neutralización

Tiempo durante el cual las tripulaciones son detenidas por los organizadores del rally por cualquier motivo.

1.8 Parque Cerrado

Zona en la cual no se pueden hacer reparaciones ni intervención externa alguna, excepto en los casos expresamente provistos para ello por los Reglamentos de Campeonato y/o por el Reglamento Particular del Rally.

1.9 Anexos

Comunicación escrita que es parte integrante del Reglamento particular de un rally y está destinado a modificar, clarificar o completar a este último.

Los anexos deben estar numerados y fechados. Los concurrentes (o miembros de la tripulación) deben confirmar que los han recibido mediante firma.

Los anexos son emitidos:

Por los organizadores, hasta el inicio de la verificación técnica. Están sometidos a la aprobación de CODASUR, salvo en lo relativo a modificaciones del itinerario, o al programa de reconocimientos.

Por los Comisarios Deportivos de la Prueba, durante todo el desarrollo de la Competencia, excepto por modificaciones en el itinerario que pueden ser hechos por el Director de la Prueba.

1.10 Tarjeta de tiempos

Tarjeta destinada a los sellos y la anotación de tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario.

1.11 Concurrente

Entidad física o legal.

1.12 Tripulación

La tripulación está conformada por dos personas a bordo en cada automóvil. Los dos miembros de la tripulación se denominarán piloto y copiloto y/o navegante.

1.13 Duración de un Rally

Un rally comienza con la Verificación Administrativa y Técnica inicial y finaliza cuando expira uno de los siguientes tiempos límites, cualquiera sea el último.

Límite de tiempo para Protestas, Apelaciones o el final de alguna audiencia.

Final de la Verificación Técnica Final.

Final de la Entrega de Premios.

II CONDICIONES GENERALES

2.1 Vehículos admitidos

2.1.1 Serán admitidos los automóviles técnicamente comprendidos dentro de la Categoría Turismo Rally, en vigencia a la fecha de realización de la competencia, que se mencionan en el Reglamento del Campeonato FIA – CODASUR con las homologaciones de FIA ó CODASUR según corresponda.

2.1.2 Las modificaciones permitidas, así como también los equipos y modificaciones adicionales obligatorias, son las correspondientes a las prescripciones que dicta el Anexo “J”, el CDI de la FIA y/o el Reglamento Técnico de la Categoría Turismo Rally de CODASUR, según corresponda.

III REGLAMENTO PARTICULAR

3.1. Condiciones de publicación

3.1.1 El reglamento particular, impreso en formato A5, debe estar en total conformidad con todas las especificaciones enumeradas en:

- El C.D.I.
- Prescripciones generales.
- El Reglamento del Campeonato FIA - CODASUR.
- Todas las reglamentaciones e interpretaciones publicadas en “Boletines oficiales de CODASUR”.

3.1.2 El reglamento particular que los organizadores deseen imponer debe mencionar explícitamente todas las reglas complementarias y condiciones, las cuales deben estar en conformidad con los textos reguladores.

3.1.3 Dos copias del borrador del reglamento particular deben enviarse a CODASUR por lo menos 60 días antes del inicio de la prueba, para obtener su aprobación.

35 días antes del rally, CODASUR informará al club organizador sobre cualquier modificación que deba hacerse, y dará su visto bueno autorizando su publicación.

Dos copias del reglamento particular final, tal como se publicó, deben enviarse a CODASUR 30 días antes de la realización de la prueba, así como también a los posibles equipos participantes.

3.1.4 El título de Campeonato FIA - CODASUR de Rally y el logotipo de la CODASUR deben aparecer en la tapa del Reglamento Particular de cada rally del Campeonato FIA - CODASUR, así como en los Anexos y en la primera página de las clasificaciones oficiales y no oficiales.

3.1.5 El reglamento particular debe especificar dónde y cuando se exhibirán los resultados oficiales.

La fecha y hora de la primera Reunión de Comisarios Deportivos debe ser mencionada.

3.2 Enmiendas al Reglamento Particular - Anexos

3.2.1 Las cláusulas del reglamento particular sólo pueden enmendarse de acuerdo con los Artículos 66 y 141 del CDI.

3.2.2 Cualquier enmienda o cualquier cláusula adicional se anunciará por medio de anexos fechados y numerados, que serán parte integrante del reglamento particular.

3.2.3 Estos anexos se exhibirán en la Secretaría, en la sede del rally y en el (los) tablero(s) oficiales de noticias, y también se les

comunicarán directamente a los participantes, quienes deben dar acuse de recibo por medio de su firma, a menos que sea materialmente imposible durante el desarrollo del rally.

3.2.4 Los Anexos deben ser impresos en papel de color amarillo.

3.3 Aplicación e interpretación del Reglamento

3.3.1 El Director de la Prueba tiene a su cargo la aplicación de las Prescripciones Generales, el Reglamento de Campeonato y el Reglamento Particular durante el desarrollo del rally.

Él, debe informar a los Comisarios Deportivos de cualquier incidente importante que haya ocurrido requiriendo la aplicación de las Prescripciones Generales, el Reglamento de Campeonato o el Reglamento Particular del Rally.

3.3.2 Cualquier reclamo elevado por un competidor se remitirá a los Comisarios Deportivos para que deliberen y decidan al respecto (Art. 171 y siguientes del CDI).

3.3.3 De igual manera, cualquier caso no previsto en los reglamentos será estudiado por los Comisarios, quienes tienen el exclusivo poder de decisión. (Art. 141 del CDI).

3.3.4 El piloto asume la responsabilidad del concurrente cuando este último no esté a bordo del auto durante el rally.

3.3.5 Cualquier acción incorrecta, fraudulenta o desleal realizada por el concurrente o miembros de la tripulación será juzgado por los Comisarios Deportivos, quienes tienen el poder de imponer una penalización que puede llegar hasta la exclusión.

IV OFICIALES

4.1 Comisarios Deportivos de la Prueba

El Colegio de Comisarios Deportivos de un Rally del Campeonato Sudamericano siempre deberá integrarse por tres miembros. Dos de estos serán designados por CODASUR (incluido el Presidente) y uno por la ADN en que se organiza el rally.

Es conveniente que haya una apropiada comunicación entre los Comisarios Deportivos y el Director de la Prueba. Al menos uno de los Comisarios Deportivos debe permanecer en las cercanías del Control Central, por el caso de que alguna decisión deba ser tomada sin demoras.

4.2 Observador

4.2.1 Podrá ser designado un Observador para los rallies del Campeonato FIA – CODASUR.

4.2.2 Ningún observador de CODASUR puede ser al mismo tiempo Comisario Deportivo del mismo rally.

4.3 Delegado de Seguridad

CODASUR puede designar un delegado de seguridad, que es específicamente responsable de controlar la seguridad del público en el rally.

4.4 Control de ruta y pruebas especiales por parte de los oficiales

4.4.1 Como parte de sus deberes, queda a discreción del observador de CODASUR y de los Comisarios Deportivos controlar todas las medidas técnicas y/o de seguridad instalada en la ruta y las pruebas especiales; deben cumplir con las siguientes disposiciones:

4.4.1.1 Deberán exhibir un emblema distintivo en el parabrisas del vehículo. El mismo será considerado como pase libre y deberá ser provisto por el organizador.

4.4.1.2 Su entrada en la ruta de pruebas especiales debe tener lugar por lo menos 30 minutos antes de la hora de largada del auto N° 0, el delegado de seguridad CODASUR podrá ingresar a las pruebas especiales mas tarde

4.4.1.3 Si el auto N° 0 los alcanza mientras están en la ruta de una prueba especial, deben detenerse, estacionar y esperar que pase el auto “barredor” antes de continuar.

V INSCRIPCIONES

5.1 La fecha del cierre de inscripciones debe ser mencionada en el Reglamento Particular de la Prueba.

5.1.1 Las inscripciones podrán efectuarse además por telegrama con copia, Fax, o E-mail emitido antes de la fecha y hora del cierre de inscripciones con su acuse de recepción conteniendo las siguientes especificaciones:

- a) Nombre de la competencia.
- b) Nombres del piloto, Navegante y Concurrente.
- c) Marca, modelo del vehículo y Clase a la que pertenece.

d) Prioridad de largada del piloto.

5.1.2 La inscripción efectuada por telegrama, fax o E-mail, se perfeccionará mediante la firma de los Formularios Oficiales en la oportunidad de la Verificación Administrativa Previa a la competencia.

5.1.3 No se admitirán inscripciones colectivas, es decir de más de un vehículo por formulario de inscripción o telegrama.

5.1.4 Las tripulaciones de los automóviles deberán presentar las licencias y su respectiva habilitación en oportunidad de inscribirse y toda vez que le sean solicitadas y las autorizaciones de sus respectivas ADN's, Art. 70 del CDI.

5.1.5 No podrán participar de la prueba aquellos pilotos, navegantes y/o concurrentes que hallándose regularmente inscriptos, mantengan deudas pendientes con los ADN's de los países afiliados a CODASUR, o cualquier otra entidad afiliada a ella.

5.1.6 Los concurrentes extranjeros, pilotos y navegantes deberán presentar una autorización según el Art. 70 del CDI.

5.1.7 Salvo en los casos previstos en las presentes Prescripciones, no pueden hacerse enmiendas en la solicitud de inscripción. Sin embargo, el concurrente podrá reemplazar libremente el auto declarado en la solicitud de inscripción por otro del mismo grupo y la misma clase, hasta el momento de la verificación técnica.

5.1.8 Esta prohibido hacer cualquier cambio de concurrente después de que se han cerrado las inscripciones.

Sin embargo, un miembro de la tripulación puede ser reemplazado con el acuerdo de:

- Los organizadores, antes del inicio de los controles administrativos.
- Los Comisarios Deportivos, después del inicio de estos controles y antes de la publicación de la lista de tripulaciones admitidas para largar.

Sólo CODASUR puede autorizar el reemplazo de los dos miembros de la tripulación.

5.2 En caso de que se demuestre, en el momento de la verificación técnica, que un auto no corresponde en su presentación al grupo y/o clase en el cual fue admitido, este auto puede, a propuesta de los encargados de la verificación técnica, ser transferido al grupo y/o clase adecuados, por decisión de los Comisarios Deportivos.

5.3 Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concurrente y todos los miembros de la tripulación se remiten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el CDI y sus Anexos, en las Prescripciones, el Reglamento de Campeonato y el Reglamento Particular.

5.4 Derechos de inscripción

5.4.1 Los derechos de inscripción serán definidos por CODASUR y mencionados en los respectivos Reglamentos de Campeonato.

5.4.2 Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados en los siguientes casos.

5.4.2.1 A los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.

5.4.2.2 En caso que la prueba no se celebrara.

5.4.2.3 Los organizadores podrán eventualmente rembolsar parte de los derechos de inscripción a los participantes que por causa de fuerza mayor, debidamente justificada, no pudieran presentarse a la largada.

VI SEGURO

6.1 El Club Organizador se encargará obligatoriamente de la contratación de un seguro que garantice la responsabilidad civil hacia terceros de la tripulación con la sola condición de que el tercero no sea otro concurrente. Este seguro se extenderá temporalmente desde el momento de la entrada inicial al Parque Cerrado Previo y cesará al final de la competencia (permanencia en el Parque Cerrado y Verificación Técnica Final), luego de la llegada del último día, o al momento del abandono o la exclusión.

Además se deberá contratar un seguro de Accidentes Personales que cubra a los Oficiales Deportivos y todas las Autoridades de la prueba.

El Club Organizador tiene la obligación de entregar al Comisario Deportivo designado por CODASUR, como máximo hasta una hora antes de comenzar las Verificaciones Administrativas Previas, el original de la Póliza de Seguro o un Certificado de Cobertura extendido por la Compañía de Seguros, donde consten todos los datos de riesgos y montos cubiertos. Si así no lo hicieren el Comisario Deportivo dejará constancia en un Acta y la ADN del país en que se realiza la prueba, decidirá las sanciones a aplicar al club por incumplimiento de esas disposiciones.

- 6.2** Toda persona que de una u otra manera esta vinculada a la competencia podrá contratar seguros complementarios individuales.
- 6.3** El organizador no podrá ser acusado en ningún caso por los accidentes corporales o materiales que pudieran ocurrir a tripulaciones o concurrentes.
- 6.4** Los vehículos de asistencia; aún siendo portadores de las placas específicas emitidas por el Organizador, no pueden en ningún caso ser considerados "Participantes Oficiales" de la prueba. Por consiguiente, no se encuentran cubiertos, por la póliza de seguro del mismo, y quedan bajo la exclusiva, responsabilidad de su propietario.

El Organizador, el Comité de Organización y el Ente Fiscalizador, no se hacen responsables 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.

VII TRIPULACIONES

- 7.1** En aplicación de las Reglamentaciones y de acuerdo con las Prescripciones Generales, el retiro de uno de los miembros de la tripulación será informado a los Comisarios Deportivos.

Si un tercero es admitido a bordo (excepto si es para transportar a una persona herida), los Comisarios impondrán una penalización según lo dispuesto en los Art. 152 y 153 del C.D.I.

- 7.2** Los dos miembros de la tripulación serán designados como piloto y navegante de acuerdo a las disposiciones de CODASUR.

Ambos miembros de la tripulación podrán conducir durante el transcurso de la prueba, si ambos son titulares de licencia de piloto en vigencia. Caso contrario solamente lo podrá hacer el que se hubiere inscrito como piloto del vehículo

El puntaje de la prueba será otorgado al participante que figure como piloto en la ficha de inscripción.

Tratándose de navegantes que no conducen, deberán cumplir con las disposiciones sobre Licencia de Navegante que fije la CODASUR.

- 7.3** Los nombres y apellidos del piloto y del navegante, junto a la bandera nacional deben aparecer en ambos guardabarros delanteros.

El Apellido del piloto y la bandera de su nacionalidad, deben mostrarse en ambas ventanillas laterales traseras del automóvil. En este caso la altura máxima de las letras es de 10 cm.

Cualquier concurrente que no cumpla con esta regla será informado a los Comisarios Deportivos.

- 7.4 En caso de rotura del vidrio, la penalización en efectivo no se aplicará.

VIII ITINERARIO - LIBRO DE RUTA - TARJETA DE TIEMPOS

8.1 Libro de ruta

8.1.1 A todas las tripulaciones se les entregará un libro de ruta conteniendo una descripción detallada del itinerario, el cual es obligatorio seguir. Todo desvío será informado a los Comisarios Deportivos.

Las tripulaciones deben ceñirse exactamente al recorrido establecido en el libro de ruta, sin dejar el camino establecido, ni el área, parque o zona de servicio designadas, a menos que los Comisarios Deportivos decidan que se trata de un caso de fuerza mayor.

8.1.2 En todos los casos, el libro de ruta debe estar en conformidad con el estándar publicado en el Reglamento de Campeonato de Rally de CODASUR. Debe ser impreso en formato A5 y contar con las señales de "OK" y "SOS", con sus colores correspondientes, verde y rojo en formato A4, doblado y pegado dentro del libro.

8.2 Intervalos entre horas de largada

8.2.1 Para la largada del rally y para cada día, los organizadores programarán las largadas de los autos de competición a un intervalo de por lo menos dos minutos a los veinte primeros y uno a los siguientes, respetando sus prioridades.

8.2.2 Este intervalo debe ser y mantenerse idéntico para todos los autos de competición, a menos que se incluyan reglas diferentes en los Reglamentos de Campeonato o a menos que CODASUR conceda una excepción específica.

8.3 Tarjeta de tiempos

8.3.1 Esta tarjeta debe tener una página por cada sección de enlace y una página por cada Prueba Especial.

8.3.2 Las tripulaciones están obligadas a entregar su tarjeta de tiempos para que se le registre su paso en todos los puntos mencionados en su tarjeta de tiempos y en el orden correcto, cualquier desviación será informada a los Comisarios.

8.3.3 El tiempo ideal para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos figurará en la tarjeta de tiempos.

8.3.4 Todas las tarjetas de tiempos usadas en los rallies del Campeonato FIA - CODASUR, deben estar en conformidad con las aprobadas por CODASUR.

8.4 Documentos estándar

Para el Campeonato Sudamericano CODASUR, el libro de ruta, la planilla de horarios y la tarjeta de tiempos, deben confeccionarse de conformidad con los documentos estándar CODASUR

IX PLACAS DEL RALLY Y NUMEROS DE COMPETICION

9.1 Excepto para rallies del Campeonato FIA – CODASUR, el Comité de Organización suministrará a cada tripulación los dos paneles con los números de competición reglamentarios de 65 cm. de ancho como máximo por 50 cm. de alto y en forma opcional dos placas de identificación.

9.2 Los números de competición (5 cm. de ancho de trazo y 28 cm., de alto) deben aparecer en los paneles en negro sobre fondo blanco, sobre un rectángulo mínimo de 45 cm. de ancho por 36 cm. de alto.

En el caso específico del Campeonato FIA - CODASUR de Rally, los números de competición deben ajustarse a lo indicado en el respectivo Reglamento de Campeonato.

9.3 Los números de competición provistos por los organizadores deberán estar colocados obligatoriamente sobre cada una de las puertas delanteras del auto, durante toda la duración del rally.

9.4 Queda expresamente prohibido, bajo pena que puede llegar hasta la exclusión, recortar la publicidad obligatoria del Organizador, ni aún cuando sea colocada en otro lugar del vehículo.

X PUBLICIDAD

10.1 Se permite a los concurrentes colocar libremente cualquier publicidad sobre sus autos, siempre que la misma:

- Este autorizada por las leyes nacionales y los reglamentos de CODASUR.

- 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 de la tripulación a través de las ventanillas.

10.2 Los organizadores poseen los lugares de acuerdo a lo que se detalla en el Reglamento del Campeonato de FIA – CODASUR.

10.3 La publicidad obligatoria de la competencia, se indicará en el Reglamento Particular de la Prueba o en un Anexo al mismo.

10.4 Los organizadores no podrán prohibir a los participantes, exhibir en sus vehículos publicidad que sean competencia de la publicidad obligatoria del organizador.

10.5 Todas las letras del nombre del auspiciante deben ser, como máximo, de la misma altura y grosor que las del nombre del rally.

XI CIRCULACION

11.1 A lo largo de todo el rally, las tripulaciones deben observar estrictamente las leyes de tránsito de las rutas y calles del país. Cualquier tripulación que no cumpla con dichas leyes de tránsito estará sujeta a las penalizaciones que a continuación se detallan.

11.1.1 Toda infracción entrañará una penalización aplicada por el Director de la Prueba de acuerdo a una escala predeterminada. En caso que la infracción sea grave, El Director de la Prueba puede elevarla a los comisarios.

11.1.2 Segunda infracción: una penalización horaria de 5 minutos.

11.1.3 Tercera infracción: exclusión

11.2 En caso de una infracción a las leyes de tránsito cometida por una tripulación que participa en el rally, los agentes de policía o funcionarios que la comprobaron deben comunicársela de la misma manera en que lo hacen con los habituales usuarios de la ruta.

11.3 En caso de que la policía decidiera detener al conductor en infracción, puede solicitar la aplicación de las penalizaciones previstas en el reglamento particular del rally, siempre que se cumplan las siguientes condiciones.

11.3.1 Que la notificación de la infracción se haga por vía oficial y por escrito, antes de que se publique la clasificación, al final del día.

- 11.3.2** Que la declaración sea lo suficientemente detallada para que la identidad del piloto infractor se establezca de manera indiscutible, al igual que el lugar y hora de la infracción, claramente precisada.
- 11.3.3** Que los hechos no sean susceptibles de diversas interpretaciones.
- 11.4** Queda prohibido, remolcar o transportar los autos, o hacer que los empujen, salvo para colocarlos de vuelta sobre la ruta o para liberar la ruta. Cualquier infracción se informará a los Comisarios Deportivos.
- 11.5** De igual manera, bajo pena de sanción impuesta por los Comisarios, se prohíbe a las tripulaciones.
 - 11.5.1** Bloquear deliberadamente el paso de los autos de competición o impedirles adelantarse.
 - 11.5.2** Comportarse de una manera antideportiva.

XII REPARACIONES - ASISTENCIA - COMBUSTIBLE

12.1 Reparaciones. Condiciones Generales.

- 12.1.1** Las reparaciones serán definidas como un trabajo no restringido en un auto de competición, excepto cuando están limitadas como en el presente Artículo 12 y Artículo 12.2
- 12.1.2** A través del rally las reparaciones y asistencia a un auto de competición deben ser llevadas a cabo solo en los Parques de Asistencia. Sin embargo, la tripulación, usando solamente el equipamiento que llevan a bordo y sin asistencia física externa, pueden hacer reparaciones en el auto en cualquier momento, salvo en lugares que son específicamente prohibidos.
- 12.1.3** Cualquier infracción concerniente a la asistencia o cualquier acción definida como "Asistencia Prohibida" (ver Art. 12.2), observada por los Oficiales Deportivos puede implicar la aplicación de los artículos 152/153 del CDI, por parte de los Comisarios Deportivos.

Dependiendo de la gravedad de la infracción, otras sanciones pueden ser aplicadas posteriormente por las Autoridades de CODASUR.

12.2 Definición de "Asistencia Prohibida"

12.2.1 El uso o recepción por parte de la tripulación de cualquier material (sólido o líquido), repuestos, herramientas u otro equipamiento que no sea el que transporten en el vehículo de competición.

12.2.2 Se denomina así a la presencia de personal del equipo o vehículos de transporte (incluyendo helicópteros) del equipo, en sectores de enlace dentro de un radio de un kilómetro alrededor de su auto de competencia, excepto:

a) En los Parques de Asistencia y Zonas de Asistencia Remota, si lo hubieran, indicadas en el Libro de Ruta.

b) En lugares autorizados por un anexo, además un miembro del equipo puede asistir en el área de lavado, si ésta es dispuesta.

c) En Pruebas Especiales desde la pancarta amarilla al inicio del Control Horario hasta la señal de STOP al finalizar la Prueba Especial.

d) Para autos participantes que aguarden en el Control Horario al ingreso de Parques de Asistencia o Zonas de Reagrupamiento, o estacionados dentro de los mismos, donde el suministro de alimentos, bebidas e información (datos de tiempos, libros de ruta, etc.), hacia y desde la tripulación también es permitido.

e) Mientras transporte(n) a la tripulación(es) hasta o desde el Parque Cerrado.

f) Cuando los autos de competición siguiendo el recorrido indicado en el Libro de Ruta deban utilizar el mismo camino y al mismo tiempo que lo hace el personal del equipo y sus vehículos de servicio, no deben detenerse ambos en el mismo lugar y en el mismo momento.

12.2.3 El desvío del auto de competición de la ruta del Rally.

12.3 Parques de Asistencia.

12.3.1 Los parques de asistencia serán establecidos de acuerdo a la siguiente tabla:

Tipo	Tiempo permitido en el Parque	Cantidad de Parques por Día	Máx. Distancia de PE'S entre Parques	Cambio de Naumáticos	Observaciones
I	30 ó 45 min.	Maximo 5	50 kms.	Si	45 minutos solo al final del Día 1. Puede ser 20 min. Final de Rally
II	20 min.	1	—	Si	Antes del Primer PE del día 2.

12.3.2 Los Parques de Asistencia deben estar claramente indicados en el Libro de Ruta y contar con controles horarios de entrada y de salida (los 25 metros indicados en el Anexo 1, serán reducidos a 5 metros). El procedimiento de entrada al Control Horario será una zona cerrada por vallas o barreras a la cual solo tienen permitido su ingreso personas autorizadas (Autoridades, Periodistas, Concurrentes, Mecánicos, etc...).

12.3.3 La velocidad de los vehículos en los Parques de Asistencia no debe exceder de 30 km/h. No cumplir con este límite puede originar penalidades aplicadas por los Comisarios Deportivos.

12.4 Vehículos permitidos en los Parques de Asistencia

12.4.1 Un máximo de dos (2) vehículos de asistencia por auto inscrito podrán llevar a cabo operaciones de asistencia durante todo el rally. Estos vehículos deben estar claramente identificados con placas de "AUXILIO" entregadas por los organizadores y adheridas en los lugares especificados.

12.4.2 Las casas rodantes y los vehículos de la dirección de los equipos, se consideran en forma independiente.

12.4.3 Cuando el espacio del parque de asistencia es insuficiente, el organizador debe prever áreas de estacionamiento para los vehículos mencionados en 12.4.2, en lugares colindantes con el Parque de Asistencia.

12.5 Reabastecimiento

12.5.1 Todos los participantes deberán obligatoriamente reabastecer combustible en el interior de los Parques de Asistencia o Zonas de Reaprovisionamiento, establecidas por el Organizador e indicadas en el Libro de Ruta

12.5.2 Los organizadores podrán excepcionalmente prever puntos suplementarios de reaprovisionamiento de combustible.

Estos puntos de reaprovisionamiento no contarán con controles horarios de entrada y salida.

Se prohíbe dentro de la Zona de Reabastecimiento, cualquier actividad que no esté directamente ligada al reabastecimiento de un auto de carrera.

XIII NEUMATICOS - RUEDAS DE REPUESTO

- 13.1** Para todos los Rallies del Campeonato FIA - CODASUR, se prohíben los neumáticos lisos y/o con clavos, y el uso de mouse.
- 13.2** Las características de los neumáticos permitidos se especifican en el Reglamento de Campeonato.
- 13.3** Los automóviles de competición podrán llevar dos ruedas de repuesto como máximo.
- 13.4** Excepto en los parques de Servicio, no se permite a las tripulaciones modificar intencionalmente el diseño de los neumáticos colocados o auxiliares, ni aún utilizando equipamiento que lleven a bordo.

XIV RECONOCIMIENTO

- 14.1** Una o más de las siguientes tres normas para el reconocimiento se aplican y se especifican en el Reglamento Particular.
 - 14.1.1** Cuando el reconocimiento es prohibido tanto por las autoridades (Militares, Comisión de Forestación) o por los propietarios del lugar, los Organizadores deben brindar a las tripulaciones la oportunidad de familiarizarse con el recorrido permitiendo cubrirlo, en un horario fijado con antelación, acerca del cual tanto el público y los concurrentes hayan sido informados; utilizando vehículos registrados normalmente y respetando las leyes de tránsito.
 - 14.1.2** Si el reconocimiento puede causar dificultades (disturbios en áreas residenciales, inconvenientes o peligros a los otros usuarios de los caminos, etc.), se debe organizar un Reconocimiento limitado tanto en duración como en número de pasadas.
 - 14.1.3** El Reconocimiento es libre en áreas donde el medio ambiente no pueda ser afectado, o donde la legislación lo permita.

14.1.4 Puesto que se trata de reconocimientos y no de entrenamientos, debe ser respetado el Código de Tránsito, los vehículos de reconocimiento deben estar cubiertos por un seguro tal como el exigido por la ley. Ninguna responsabilidad podrá incumbirse a los organizadores.

14.2 Vehículos de reconocimiento.

Los reconocimientos de ruta no podrán ser efectuados, más que con vehículos de producción de serie de conformidad a las especificaciones definidas a continuación:

14.2.1 Vehículo de serie. Autos de tracción simple o en caso de ser de tracción 4x4 deben ser camionetas.

14.2.2 No deberá poseer publicidad.

14.2.3 El motor será de producción de serie.

14.2.4 La caja de velocidades será de producción de serie.

14.2.5 El tubo de escape será de serie y deberá respetar el límite sonoro autorizado en el país organizador.

14.2.6 Cinturones de seguridad de producción de serie (inerciales).

14.2.7 Asientos serán de producción de serie.

14.2.8 Las llantas son libres dentro de los límites del Anexo "J", Grupo "N".

14.2.9 En las suspensiones los amortiguadores serán Standard en su forma exterior.

14.2.10 Sin jaula interna o barras o tubos externos que cumplan esta función, si existe no debe cumplir una función estructural.

14.2.11 En la parte inferior del motor se permitirá un chapón de protección.

14.2.12 Neumáticos libres para tierra o ripio.

14.2.13 Las tripulaciones pueden utilizar un sistema de comunicación "liviano" (sin casco).

XV VERIFICACION TECNICA - CONTROLES ADMINISTRATIVOS

15.1 Verificación técnica antes de la largada y durante el rally.

- 15.1.1** Todas las tripulaciones y autos que toman parte en el rally deben concurrir a la verificación técnica (y/o los controles administrativos) de acuerdo con el programa dado.
- 15.1.2** A cualquier tripulación que se presente a la zona de verificación técnica (y/o controles administrativos) fuera de los límites horarios prescriptos en el reglamento particular de la carrera será reportada a los Comisarios.
- 15.1.3** La tripulación deberá presentar la ficha de homologación así como cualquier anexo a esta ficha.
Si no se presentaran, los Comisarios Deportivos podrán imponer una penalización que puede llegar hasta negársele la largada al auto en cuestión.
- 15.1.4** Después de la verificación técnica, si se considera que un auto no cumple con regulaciones técnicas y/o de seguridad, los Comisarios Deportivos pueden establecer un plazo para que el vehículo sea puesto en condiciones reglamentarias.
- 15.1.5** A cualquier auto que no cumpla con lo requerido en la verificación técnica puede ser pasible a que no se le permita la largada por parte de los Comisarios Deportivos basados en el Informe que presenten los Comisarios Técnicos.
- 15.1.6** La verificación técnica realizada antes de largada será de naturaleza completamente general, (control de licencias, la marca y el modelo del auto, aparente conformidad del auto con el grupo en el cual está inscrito, elementos de seguridad esenciales, conformidad del automóvil con el Código Nacional de Circulación en Ruta, etc.).
- 15.1.7** Esta actividad incluirá:
- 15.1.7.1** Identificación de la tripulación. Cada miembro debe estar provisto de dos fotos recientes con formato de identidad (4 x 4 cm.).
- 15.1.7.2** Identificación del auto, el chasis, el bloque del motor cualquiera de los cuales puede ser marcado en cualquier momento.
- 15.1.8** Durante el desarrollo del rally, en cualquier momento pueden realizarse controles adicionales a los miembros de la tripulación así como del auto. El concurrente es responsable de la conformidad técnica de su auto durante toda la duración del rally, toda infracción será informada a los Comisarios Deportivos.

15.1.9 En caso que se coloquen marcas de identificación (ver Art. 15.1.7.2), es responsabilidad exclusiva de la tripulación cuidar de que se preserven intactas hasta el final del rally. En caso de que falten los Comisarios Deportivos serán notificados.

También es responsabilidad de la tripulación ocuparse de que cualquier parte del auto que haya sido manipulada durante el control vuelva a instalarse de manera correcta.

15.1.10 Cualquier fraude que se descubra, y en especial presentar como originales marcas que han sido retocadas, será informada a los Comisarios Deportivos. También será informado cualquier otro concurrente o tripulación que haya ayudado a cometer la infracción o se haya visto envuelta en ella. Ello sin perjuicio de la posibilidad de solicitar la imposición de sanciones más severas por parte de la Autoridad Deportiva Nacional de la que dependen el concurrente o el cómplice.

15.2 Control Final

15.2.1 En el momento de su llegada al final del rally, todas las tripulaciones deben conducir su vehículo al Parque Cerrado. Allí se realizará un breve control para verificar:

15.2.1.1 La conformidad del auto que fue presentado en la verificación técnica inicial.

15.2.1.2 Si existiese motivo para imponer algunas de las sanciones previstas.

15.2.2 La ausencia de una de las marcas de identificación, según el Art. 15.1.7, será informada a los Comisarios Deportivos.

15.2.3 A criterio de los Comisarios Deportivos actuando de oficio o como consecuencia de un reclamo o por decisión del director de la prueba, podrá realizarse una verificación técnica completa y/o parcial, que implique el desmontaje de los autos.

15.2.4 En caso de que el desmontaje arriba mencionado sea resultado de un reclamo, se exigirá al reclamante un depósito según lo determinado en el Capítulo XXIV de estas disposiciones, debiendo pagarse este importe por anticipado.

Si el reclamo es válido, el depósito se le reembolsará al reclamante, y se lo cobrará al concurrente infractor.

15.2.5 El número mínimo de automóviles que deben someterse a la verificación técnica será: los dos primeros autos clasificados de cada clase, más cualquier otro vehículo que las autoridades de la prueba consideren conveniente verificar, hayan finalizado o no la prueba.

Después de finalizar la última prueba especial todos los autos arribados deben proseguir su marcha e ingresar a Parque Cerrado. Será responsabilidad de la tripulación entregar los automóviles a Parque Cerrado aún cuando éste no lo pudiera hacer por sus propios medios, y ponerlo a disposición de las Autoridades de la Prueba.

La tripulación que así no lo hiciera será informada a los Comisarios Deportivos.

XVI LARGADA Y NUEVA LARGADA

Antes de la largada y de las posibles nuevas largadas, los organizadores pueden reunir a todos los autos de competición en una zona de largada, en las condiciones establecidas en el reglamento particular. En este caso, las penalizaciones (exclusivamente económicas) por llegar tarde a la zona de largada se especificarán en el reglamento particular.

- 16.1** Se establece un Parque Cerrado, las tripulaciones pueden entrar al mismo 10 minutos antes de su hora de largada.
- 16.2** La hora ideal de largada aparecerá en la tarjeta de tiempos de cada tripulación.
- 16.3** Cualquier llegada tarde, imputable a la tripulación, a la largada del rally o de una etapa o sección o a la salida de un parque de servicio, se penalizará con 10 segundos por cada minuto o fracción de minuto de retraso. A cualquier tripulación que registre más de quince (15) minutos de llegada tarde no se le permitirá largar.
- 16.4** Dado que las tripulaciones tienen 15 minutos para presentarse a la largada del rally, de una etapa o de una sección, si se presentan dentro de estos 15 minutos, la hora real de largada se anotará en la tarjeta de tiempos.
- 16.5** El orden de largada se mantendrá sin cambios hasta que por lo menos el 10% de la distancia total de las pruebas especiales se haya completado.
- 16.6** El orden de largada para las etapas subsiguientes se determinará de acuerdo con la clasificación general provisoria establecida al final

de la etapa previa., y será publicado en el horario especificado en el programa del Reglamento Particular.

XVII TARJETA DE TIEMPOS

17.1 En la largada del rally, a cada tripulación se le entregará una tarjeta de tiempos en la cual figurará el tiempo permitido para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos. Esta tarjeta se entregará en el control de llegada de una sección y se reemplazará por otra antes de largada de la sección siguiente.

Se pueden entregar varias tarjetas de tiempos juntas, encuadradas en forma de libro que cubran una sección o etapa del rally.

Cada tripulación es la única responsable de su tarjeta de tiempos. La presentación de la tarjeta de tiempos en los diferentes controles y la exactitud de las inscripciones en ella realizadas son exclusiva responsabilidad de la tripulación. La tripulación es responsable de todas las inscripciones que se hagan en la tarjeta de tiempos.

En consecuencia queda a cargo de la tripulación entregar su tarjeta de tiempos a los oficiales deportivos dentro del tiempo correcto, y controlar que la anotación del tiempo se haya realizado correctamente.

Las horas y minutos siempre se indicarán de la siguiente manera: 00.01 - 24.00, sólo se contarán los minutos transcurridos. A lo largo del rally, la hora oficial será aquella especificada en el reglamento particular.

17.2 La tarjeta de tiempos debe estar disponible a todo requerimiento, en especial en los puestos de control, la que deberá ser presentada por un miembro de tripulación para el sellado e inscripción de los tiempos registrados.

17.3 Cualquier corrección o enmienda hecha en la tarjeta de tiempos será informada a los Comisarios Deportivos, a menos que tal corrección o enmienda haya sido aprobada por los oficiales deportivos a cargo.

17.4 La ausencia de un sello o firma de cualquier control de paso, o la ausencia de un registro de tiempo en un control horario, o la no presentación de la tarjeta de tiempos en cada puesto de control o de reagrupamiento, o a la llegada, resultará en la exclusión de la tripulación involucrada, pronunciada por el Director de la Prueba.

17.5 El oficial deportivo a cargo es la única persona autorizada para anotar la hora en la tarjeta de tiempos, a mano o por medio de un aparato impresor.

17.6 Cualquier divergencia entre las horas anotadas en la tarjeta de tiempos de la tripulación y las anotadas en los documentos oficiales del rally (planillas, registros de reloj impresor, etc.) será objeto de una investigación por parte de los Comisarios Deportivos, quienes emitirán un juicio definitivo.

XVIII PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

18.1 Disposiciones generales

18.1.1 Todos los controles, es decir, controles de paso y controles horarios, largada y llegada de pruebas especiales, zonas de control de reagrupamiento y neutralización, estarán indicadas por medio de pancartas estandarizadas aprobadas por CODASUR.

18.1.2 El inicio de la zona de control está marcado por una pancarta de advertencia sobre fondo amarillo. A una distancia de no menos de 25 m. la ubicación del control está indicada por una pancarta idéntica sobre fondo rojo. Si se prevé una importante presencia de espectadores en la zona del CH, un área de por lo menos 5 metros antes y después de la zona de control de ambos lados de la ruta, debe ser protegida con barreras u otro elemento que cumpla esa función, a efectos de facilitar las tareas del control. El fin de zona de control, aproximadamente 25 m., más adelante, está indicado por una pancarta final con tres rayas negras transversales sobre fondo beige.

18.1.3 Todas las zonas de control (es decir, todas las zonas entre la primera pancarta amarilla de advertencia y la pancarta final beige con tres rayas transversales) se consideran "Parque Cerrado". (Ver Art. 20.1.2.). Reparaciones o Asistencias no pueden ser hechas dentro de esa área de control.

18.1.4 El tiempo de detención dentro de cualquier zona de control no debe exceder el tiempo necesario para realizar operaciones de control.

18.1.5 La hora ideal de registro es de exclusiva responsabilidad de las tripulaciones, los que pueden consultar la hora oficial en la mesa de control.

18.1.6 Los oficiales deportivos no deben dar ninguna información a las tripulaciones sobre su hora ideal de llegada.

- 18.1.7** Los controles deben estar listos para funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer auto de competición.
- 18.1.8** A menos que el Director de la Prueba decida otra cosa, dejarán de funcionar 15 minutos después del tiempo ideal de llegada del último auto de competición, más el tiempo de exclusión.
- 18.1.9** Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones del oficial a cargo de cualquier control. En caso de no hacerlo, esto será informado a los Comisarios Deportivos.

18.2 Señalización de los controles

- 18.2.1** Deben utilizarse las señales que aparecen en el Anexo I
- 18.2.2** Todos los controles, es decir controles horarios, controles de paso, controles de largada y llegada de pruebas especiales y puntos de detención, estarán indicados por medio de pancartas estandarizadas que responden a los dibujos del Anexo I.
- 18.2.3** La señalización de la zona de control se realiza por medio de tres pancartas, de acuerdo con la descripción del Anexo I.

Nótese, que de ser necesario, se podrán hacer más visibles las pancartas, agregándole una bandera amarilla a las de fondo amarillo o una roja a las de fondo rojo.

18.2.4 Control horario

18.2.4.1 El inicio de la zona de control está indicado por una pancarta N°1 sobre un tablero de fondo amarillo.

18.2.4.2 La ubicación del propio control está indicado por la pancarta N°1 sobre fondo rojo, y el fin de la zona de control está indicado por la pancarta N°5 (fondo beige).

18.2.5 Control de Paso

Las pancartas se desplegarán de la misma manera en los controles horarios, excepto que la pancarta utilizada al inicio de la zona de control y en el control sea la N°2 utilizándose entonces la pancarta N°5 para indicar el final de la zona de control.

18.2.6 Prueba especial

18.2.6.1 El punto de largada esta indicado por medio de una pancarta N°3 sobre fondo rojo.

18.2.6.2 La llegada está precedida por la pancarta N°4 sobre fondo amarillo. La línea de llegada, donde se tomarán los tiempos, está indicada por la pancarta N°4 sobre fondo rojo.

18.2.6.3 Una pancarta “STOP” sobre fondo rojo se ubica aproximadamente entre 100 y 300 m. más adelante.

18.3 Zona de control

Todos los oficiales de control deben ser identificables. En cada control, el jefe debe usar un Chaleco o brazalete distintivo con el fin de ser fácilmente identificado.

18.4 Controles de paso

En todos estos controles, identificados por pancartas que figuran en el Anexo 1. los oficiales sencillamente deben sellar y/o firmar la tarjeta de tiempos apenas la tripulación se la entregue, sin mencionar la hora de paso.

18.5 Controles horarios

En estos controles, los oficiales anotarán en la tarjeta de tiempos la hora en que la tarjeta les fue entregada. El horario se registrará hasta el minuto completo.

18.6 Procedimiento de registro

18.6.1 El procedimiento de registro comienza en el momento en que el auto franquea la pancarta de entrada de la zona de control horario.

18.6.2 Entre la pancarta de entrada a la zona y el control, se le prohíbe a la tripulación detenerse por cualquier motivo o manejar a una velocidad relativamente lenta.

18.6.3 El cronometraje concreto y el registro de la hora en la tarjeta de tiempos sólo puede realizarse si los dos miembros de la tripulación así como el auto están en la zona de control y en la inmediata vecindad de la mesa de control.

18.6.4 La hora de registro corresponde al momento exacto en el cual uno de los miembros de la tripulación presenta la tarjeta de tiempos al oficial a cargo.

- 18.6.5** Entonces, sea a mano o por medio de un aparato impresor, el oficial a cargo marca en la tarjeta la hora concreta en que se le entregó la tarjeta.
- 18.6.6** La hora ideal de registro es la hora que se obtiene sumando el tiempo acordado para recorrer el sector, a la hora de largada de ese sector, expresándose dichos tiempos al minuto.
- 18.6.7** La tripulación no incurrirá en penalización alguna por registrarse antes de tiempo, si el auto entra en la zona de control durante el minuto ideal de registro o el minuto anterior.
- 18.6.8** La tripulación no incurre en penalización alguna por retraso si la entrega de la tarjeta al oficial a cargo tiene lugar durante el minuto ideal de registro.
- 18.6.9** **Ejemplo:** Se considerará a la tripulación que debe registrarse en un puesto de control a las 18h58' está en horario si el registro tiene lugar entre las 18 h 58' 00" y las 18 h58' 59".

Cualquier diferencia entre la hora de registro concreta y la hora ideal de registro se penalizará de la siguiente manera:

- a) **Por llegada atrasada:** 10 segundos por minuto o por fracción de minuto.
- b) **Por llegada adelantada:** 1 minuto por minuto o por fracción de minuto.
- 18.6.10** A discreción del Director de la Prueba, una tripulación que ha sido penalizada por llegada adelantada puede ser neutralizada por la cantidad de tiempo necesario para que salga a la hora originariamente prevista.
- 18.6.11** En los controles horarios de fin de etapa, de una sección, de un reagrupamiento o al final de evento, los organizadores pueden autorizar a las tripulaciones a registrarse por adelantado sin incurrir en una penalización, siempre que esta cláusula figure en el reglamento particular del rally o esté indicado en un anexo posterior. Sin embargo, la hora anotada en la tarjeta de tiempos será el horario programado de la carrera, y no el horario real.
- 18.6.12** Por último, si se descubre que una tripulación no ha observado las reglas para el procedimiento de registro tal como se lo ha definido anteriormente (y en especial si ha ingresado en la zona de control más de un minuto antes

de la hora concreta de registro), el jefe de oficiales de control debe redactar un informe escrito al respecto, el cual será enviado inmediatamente por el Director de la Prueba al colegio de Comisarios Deportivos, quienes impondrán la sanción que consideren apropiada.

18.7 Hora de partida de los controles

18.7.1 Si el sector de enlace siguiente no comienza con una Prueba Especial, la hora de registro anotada en el carné de control constituye a la vez, la hora de llegada de fin de sector de enlace y la hora de largada del nuevo sector.

18.7.2 Por el contrario, cuando un control horario es seguido de un control de largada de Prueba Especial, se aplicará el siguiente procedimiento.

a) Los dos puestos estarán comprendidos por una zona de control, (ver Artículos 18.1.3 y 20.1.2 cuyas pancartas estarán dispuestas de la siguiente forma:

a.1) Pancarta de advertencia amarilla (inicio de zona).

a.2) Luego de aproximadamente 25 m., pancarta roja con reloj (puesto de control horario).

a.3) A una distancia de 50 a 200 m., pancarta roja con bandera (largada de la prueba especial).

a.4) Finalmente, 25 m. más adelante, pancarta final beige, con tres franjas transversales.

b) En el control horario de llegada del sector, el oficial a cargo anotará en el carné, por una parte la hora de registro de la tripulación y por otra parte, su hora de largada provisoria para el sector siguiente.

Esta deberá respetar una diferencia de tres minutos (3') para permitir a la tripulación prepararse para la largada.

Si dos o mas tripulaciones realizan el control de ingreso en el mismo minuto en un Control Horario seguido de una Prueba Especial, sus tiempos de largada provisorios para esa Prueba Especial se establecerán en el orden en que aparezcan sus tiempos de llegada correspondientes en el Control Horario precedente. Si los tiempos de llegada en el Control Horario precedente son iguales, se tendrán en cuenta los tiempos registrados en el Control Horario previo al mismo y así sucesivamente.

- c) Luego de su registro en el Control Horario, la tripulación se trasladará inmediatamente al puesto de largada de la prueba especial. El oficial a cargo de este puesto anotará en la ficha de esta prueba, la hora prevista para la largada de esta prueba, que corresponderá normalmente a la hora de largada provisoria para el sector de enlace. Luego dará la largada a la tripulación, de acuerdo al procedimiento reglamentario (ver Artículo 19.4).
- d) Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las dos inscripciones, la hora de largada de la prueba especial será la válida, salvo decisión contraria del Colegio de Comisarios Deportivos.

18.8 Exclusión

Las tripulaciones están obligadas, bajo pena de exclusión, pronunciada por los Comisarios Deportivos a registrarse en todo momento en la secuencia correcta y en la dirección de la ruta del rally. También esta prohibido volver a entrar en la zona de control.

- 18.8.1** Cualquier retraso que supere los 15 minutos del horario ideal entre dos controles horarios, o un retraso superior a los 30 minutos al final de cada sección y/o día, o un retraso total para todo el rally de mas de 60 minutos, tendrá como consecuencia la exclusión de la tripulación involucrada pronunciada por el Directo de la Prueba. Para calcular dicha puesta fuera de carrera, se aplicará el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

No obstante si la exclusión por esta circunstancia se produjo en el primer día, la tripulación puede participar del segundo día si el respectivo Reglamento de Campeonato admite "reenganches".

- 18.8.2** Un adelanto respecto de la hora ideal en ningún caso permite a las tripulaciones reducir el retraso que cuenta para la exclusión. Sin embargo, las penalizaciones por adelanto no se tomarán en consideración cuando se calcule el tiempo que cuenta para la puesta fuera de carrera por exceder el tiempo máximo.

Ejemplos:

Sector de enlace A:

Largada 12h 00' - tiempo ideal 1h 00 - hora de registro 13h 10'

Penalización por retraso = 10 x 10 segundos = 1 min. 40 segundos

Retraso que cuenta para la exclusión = 10 min.

Sector de enlace B:

Tiempo ideal 1h 30' - hora de registro 14h 20'

Penalización por adelanto = 20 min.

Retraso que cuenta para la exclusión: 10 min. (Sin agravantes).

Sector de enlace C:

Tiempo ideal 2h 00' - registro 16h 30'

Penalización por retraso = 10 x 10 segundos = 1 min. 40 segundos.

Retraso que cuenta para la exclusión = 10 minutos adicionales.

Total sectores de enlace A + B + C

Penalizaciones totales (por retraso y adelanto):

1 min. 40 segundos + 20 min. + 1 min. 40 segundos = 23 min. 20 segundos

Retraso total que cuenta para la exclusión: 10 + 10 = 20 min.

- 18.8.3** El tiempo para la puesta fuera de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por el Colegio de Comisarios Deportivos, a propuesta del Director de la Prueba. A las tripulaciones implicadas se les informará esta decisión lo más pronto posible.
- 18.8.4** La exclusión por exceder el retraso máximo permitido sólo puede ser anunciada al final de una sección o al final de un día.

18.9 Controles de reagrupamiento

- 18.9.1** Pueden establecerse zonas de reagrupamiento a lo largo de la ruta. Sus controles de entrada y salida estarán sujetos a las reglas generales que gobiernan los controles (ver Artículos 18.1, 18.2 y 18.3).
- 18.9.2** El objetivo de estas zonas de reagrupamiento será reducir los intervalos que puedan haberse producido entre los autos de competición, como consecuencia de retrasos y/o abandonos. De tal manera, la hora de salida del control de reagrupamiento y no su duración debe tomarse en cuenta.
- 18.9.3 Ejemplo:**
120 autos en la largada del rally.
Primer reagrupamiento de 4 horas.
Hora de largada del control de reagrupamiento: 12h. 01'

- 18.9.3.a** Hora ideal de llegada del auto N° 1 al control de reagrupamiento: 8h. 01'
Hora ideal de llegada del auto N° 120 al control de reagrupamiento: 10h. 00'
- 18.9.3.b** Hora ideal de llegada del auto N° 1 al control de reagrupamiento: 8h. 45'
(60 autos han abandonado la carrera durante esta parte del rally).
- 18.9.3.c** Hora de largada del auto N° 1: 12h. 01'
Hora de largada del auto N° 120: 13h. 00'
La respectiva duración del tiempo de detención será, por lo tanto:
- 3h. 16' para el auto N° 1
- 1h. 10' para el auto N° 120

18.9.4 Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones entregarán al oficial a cargo su tarjeta de tiempos. Las tripulaciones recibirán instrucciones sobre su hora de largada. Luego deben conducir su auto inmediata y directamente al parque cerrado o donde los oficiales deportivos les indiquen.

Los motores deben apagarse. Los organizadores pueden darles un nuevo conjunto de tarjetas de tiempo, ya sea a la entrada o a la salida del parque cerrado.

18.9.5 Después del reagrupamiento, el orden de largada debe seguir, en la medida de lo posible, la clasificación general establecida a su llegada a la zona de reagrupamiento. De lo contrario, los autos deben largar en el orden en el cual largaron la sección anterior. En ningún caso, pueden tomarse en cuenta sólo los tiempos realizados durante las pruebas especiales para establecer la clasificación general que debe incluir penalizaciones de tramos, así como cualquier otra penalización expresada en tiempo.

XIX PRUEBAS ESPECIALES

19.1 Las Pruebas Especiales son pruebas de velocidad en caminos especialmente cerrados para la carrera. Para las Pruebas Especiales y las zonas competitivas, la medición del tiempo debe ser al segundo, o al décimo de segundo (0,1 seg.). La precisión en la toma de tiempos debe ser definida en el respectivo Reglamento de Campeonato.

19.2 Durante las Pruebas Especiales, la tripulación debe usar cascos y cinturones de seguridad aprobados cuando se encuentren en el

interior del auto, bajo pena de ser reportados a los Comisarios Deportivos.

- 19.3** Esta prohibido a las tripulaciones circular en sentido contrario al de la prueba especial, bajo pena de exclusión pronunciada por el Director de la Prueba.
- 19.4** La prueba especial se iniciará con largada detenida, con el auto ubicado sobre la línea de largada. Cualquier auto que no pueda largar desde este punto dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de largada, será excluido y el auto será inmediatamente trasladado a un lugar seguro.
- 19.5** La largada de las pruebas especiales se dará de la siguiente manera:
- 19.5.1** Cuando el auto con su tripulación a bordo se ha detenido delante del control de largada, el oficial del puesto anotará la hora programada para la largada del auto en cuestión en la tarjeta de tiempos de la prueba especial (hora y minuto). Entregará este documento a la tripulación y anunciará en voz alta: 30seg. - 15seg. 10seg. y los últimos cinco segundos uno a uno.
- 19.5.2** Cuando hayan transcurrido los últimos cinco segundos, se dará la señal de largada, tras la cual el auto debe largar de inmediato.
- 19.5.3** Alternativamente, este método podrá ser reemplazado por un sistema electrónico de cuenta regresiva, contando regresivamente en segundos y claramente visible para la tripulación desde la posición de largada. Este sistema puede estar electrónicamente unido a un dispositivo de detección de línea de largada que registre cualquier situación en la que un auto deja la línea de largada antes de la señal correcta. Este sistema podrá también estar sincronizado con un sistema de luces de largada cuya explicación estará incluida en el Reglamento Particular del evento.
- 19.6** El oficial a cargo sólo puede demorar la largada de una prueba especial respecto de la hora de largada programada en caso de fuerza mayor.
- 19.7** En caso de una demora en la largada atribuible a la tripulación, el oficial a cargo anotará una nueva hora. La penalización será 1 minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.
- 19.8** Una falsa largada, en especial una largada efectuada antes de que el oficial haya dado la señal, se penalizará de la siguiente manera:

- Primera oportunidad: 10 segundos.
- Segunda oportunidad: 1 minuto.
- Tercera oportunidad: 3 minutos.
- Siguietes oportunidades: A discreción de los Comisarios Deportivos.

Esas penalizaciones no impiden a los Comisarios Deportivos imponer mayores sanciones si lo consideran necesario.

- 19.9** Las pruebas especiales terminarán con una llegada en movimiento, se encuentra prohibida la detención entre la pancarta de advertencia amarilla y la pancarta de STOP, cualquier infracción a esta norma será informada a los Comisarios. La toma de tiempos se efectuará sobre la línea de llegada, por medio de instrumentos de registro con la impresión obligatoria y estará complementado por cronómetros sin impresión obligatoria. En la llegada de las pruebas especiales, los cronómetros deben estar ubicados en la misma línea de llegada, la cual está indicada por una pancarta con una bandera a cuadros sobre fondo rojo.
- 19.10** La tripulación deberá luego reportarse al punto de detención señalado con una pancarta roja "STOP" para que se anote la hora de llegada en la tarjeta de tiempos de la prueba especial (hora, minuto, segundo y décimo de segundo si el Reglamento de Campeonato lo especifica). Si los cronometrístas no pueden dar inmediatamente la hora de llegada exacta a los oficiales, éstos últimos sólo visarán la tarjeta de tiempos de pruebas especiales de la tripulación y la hora se anotará al final del día o en el reagrupamiento.
- 19.11** Si, por culpa de la tripulación, no se puede anotar el horario, se impondrán las siguientes penalizaciones:
- 19.11.1** Para la largada: exclusión.
- 19.11.2** Para la llegada (Punto Stop): penalización de 5 minutos.
- 19.12** Los tiempos realizados por las tripulaciones en cada prueba especial, se sumarán a sus otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.), expresadas en tiempo.
- 19.13** Durante una prueba especial, esta prohibida la asistencia. Cualquier infracción a esta regla será informada a los Comisarios Deportivos. Tal decisión sólo se anunciará al final de una sección o de un día.
- 19.14** Los intervalos de largada para las pruebas especiales deben respetar las mismas reglas establecidas para la largada del día en cuestión, a menos que la CODASUR conceda una excepción.

19.15 Cualquier tripulación que se niegue a largar en una prueba especial a la hora y en la posición que se le ha atribuido, será informada a los Comisarios Deportivos. Ya sea que la prueba especial se dispute o no.

19.16 Interrupción de una Prueba Especial

19.16.1 Cuando por cualquier razón se deba dar por cancelada una prueba especial, los Comisarios pueden asignar a cada tripulación afectada el tiempo que consideran más justo.

19.16.2 No obstante, ninguna tripulación que sea sola o conjuntamente responsable de interrumpir el tramo puede beneficiarse con esta medida. Se le acreditará el tiempo real empleado con tal que éste sea superior al tiempo otorgado a las otras tripulaciones.

19.17 Autos cierra-camino

Los organizadores deben incluir por lo menos dos autos cierra-camino numerados "00" y "0".

Estos autos deben recorrer el camino completo de todas las pruebas especiales del rally.

19.18 Plan de seguridad

El plan de seguridad debe estar de conformidad con el plan requerido por la CODASUR e impreso en formato A4.

19.19 Seguridad de los Participantes – Señales SOS/OK

19.19.1 Cada Libro de Ruta debe contener en su contratapa en tamaño A4 una señal SOS en color ROJO y en su reverso una señal OK en color VERDE.

19.19.2 En caso de accidente que requieran la atención médica inmediata la señal "SOS", debe ser mostrada inmediatamente a los siguientes participantes que le siguen y a cualquier helicóptero que trate de asistirlos.

19.19.3 Cualquier tripulación a la que le han mostrado la señal "SOS" o que observa que un auto ha sufrido un accidente grave donde ambos tripulantes se mantienen en el interior del mismo y no han mostrado la señal "SOS", deben detenerse sin excepción y prestar auxilio. Los siguientes autos también deben detenerse, el segundo auto en llegar al lugar debe proceder a informar del accidente al próximo puesto de radio o en el punto de STOP. Los siguientes

participantes deben dejar libre la ruta para el uso de los vehículos de emergencia.

19.19.4 Cualquier tripulación que no cumpla con esta regla, será informada a los Comisarios Deportivos, quienes impondrán penalidades de acuerdo al CDI.

19.19.5 En el caso de accidentes donde no es requerida la intervención medica la señal de "OK", debe ser claramente mostrada por un miembro de la tripulación a los siguientes vehículos o a cualquier helicóptero que trate de asistirlos.

19.19.6 Cuando una tripulación hace abandono del Rally debe mostrar la señal de "OK" a otros competidores.

19.19.7 Cada auto de la competencia debe llevar un triangulo reflector ROJO el cual , en caso de que el auto se detenga en una Prueba Especial deberá ser ubicado por uno de los miembros de la tripulación en una posición visible por lo menos 50 metros detrás del auto , a fin de prevenir a los pilotos que le siguen. La tripulación que no cumpla con esta norma estará sujeta a penalizaciones a criterio de los Comisarios Deportivos.

19.19.8 El triangulo debe ser colocado a nivel y en lugar visible aun cuando el auto detenido se encuentre fuera del camino.

19.19.9 Los libros de ruta deben incluir una página que indique el procedimiento a seguir ante accidentes.

19.19.10 Toda tripulación que se retire de un Rally debe informar ese retiro a los organizadores, tan pronto como sea posible. Salvo en caso de fuerza mayor, cualquier tripulación que omita cumplir con ese requisito será posible de una penalización a criterios de los Comisarios Deportivos.

XX PARQUE CERRADO

20.1 Condiciones generales

Mientras los autos están bajo el régimen de Parque Cerrado, está prohibido abrir el capó, y realizar reparaciones o reabastecimientos. Los autos estarán sujetos al régimen de parque cerrado:

20.1.1 Desde el momento en que entran en un parque de largada (si existe uno), una zona de reagrupamiento o una zona de fin de etapa, hasta que la abandonan. (Ver artículo 18.1.3).

- 20.1.2** Desde el momento en que entran en una zona de control hasta que la abandonan (ver Artículo 18.1.3).
- 20.1.3** Desde el momento en que llegan al final del rally hasta que expira el plazo para plantear reclamos (ver Capítulo XXIV), y los Comisarios Deportivos hayan autorizado la apertura del Parque Cerrado.
- 20.1.4** Ninguna persona, excepto los oficiales del rally en cumplimiento de una función específica, está autorizada a ingresar al parque cerrado.
- 20.1.5** En la largada de un rally puede haber un parque cerrado de largada, al cual deben presentarse los autos como máximo 4 horas antes de la largada.
- 20.1.6** Las tripulaciones pueden entrar en el parque cerrado diez minutos antes de su hora de largada.

Para salir de un parque cerrado para la largada, un reagrupamiento o un fin de día (ver Artículo 20.1.1) a las tripulaciones se les permitirá entrar en el parque cerrado 10 minutos antes de su hora de largada. Si un parque de reagrupamiento no excede los 15 minutos, las tripulaciones pueden permanecer en ese parque de reagrupamiento.

- 20.1.7** Solamente los oficiales en cumplimiento de sus funciones y/ o los miembros de la tripulación están autorizados a empujar un auto de competición dentro, en la entrada o en la salida de un parque cerrado en: una largada, control horario, reagrupamiento o final de un día.

20.2 Reparaciones en Parque Cerrado

- 20.2.1** Si los comisarios técnicos de un rally consideran que el estado de un auto es tan defectuoso que puede afectar el tránsito normal en ruta, dicho auto debe ser reparado en presencia de un comisario técnico.
- 20.2.2** Los minutos necesarios para la reparación se considerarán como minutos de retraso para impedir que la tripulación trate de recuperar el tiempo perdido durante dicha reparación, la penalización será de 1 minuto por cada minuto o fracción de minuto.

A la tripulación se le dará nueva hora de largada después de la reparación, si el tiempo que debió tomarse tiene como consecuencia un retraso que supera la hora de largada originariamente programada.

- 20.2.3** Como excepción, y bajo la supervisión de un oficial autorizado o un comisario técnico, la tripulación puede proceder, mientras está en el parque cerrado, en la largada, en una zona de reagrupamiento o en un fin de etapa, cambiar el parabrisa o las ventanillas traseras con la posibilidad de recibir ayuda externa de hasta tres personas.
- 20.2.4** Si, con el fin de cambiar el parabrisas, o ventanillas de vidrio, es necesario estirar partes de la carrocería y/o jaula de seguridad, se aplicará el Artículo 20.2.2.
- 20.2.5** Estas reparaciones deben realizarse antes de la hora de largada, si no se impondrá una penalización de acuerdo con las cláusulas planteadas en el Artículo 20.2.2.
- 20.2.6** Luego de haber estacionado su auto en el parque cerrado, los pilotos apagarán el motor y saldrán del parque cerrado, y no se permitirá que ningún miembro de la tripulación vuelva a entrar en él.

20.3 Los pilotos no podrán realizar “trompos” en ningún momento, durante la largada, llegada u otra ceremonia del Rally.

XXI RESULTADOS

21.1 Determinación de los Resultados.

Los resultados se establecen sumando los tiempos obtenidos durante las pruebas especiales y las penalizaciones en tiempo en las que se ha incurrido en sectores de enlace, así como toda otra penalización expresada en tiempo.

21.2 Para todos los Campeonatos y/o Copas organizados por CODASUR, los puntos otorgados en cada rally serán mencionados en los respectivos reglamentos de Campeonato.

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

- . El total de puntos, si mas del 50% de la distancia total de Pruebas Especiales programadas han sido disputadas.
- . La mitad de los puntos serán otorgados, si han sido disputadas entre el 25% y el 50% de la distancia total de las Pruebas Especiales programadas.
- . No serán asignados puntos si menos del 25% de las distancias de Pruebas Especiales programadas, fueron recorridas.

Estas condiciones son aplicables tanto para el total del rally como para cada día

21.4 Publicación de la clasificación

Durante el rally, las clasificaciones se publicarán según lo establecido por los siguientes Artículos 21.4.1

21.4.1 Clasificaciones no oficiales: Clasificaciones distribuidas por el control del rally durante el día.

Clasificaciones parciales no oficiales: Clasificaciones publicadas al final de un día.

Clasificación final provisoria: Clasificación publicada por el control del rally al final del rally.

Clasificación final oficial: Clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

21.4.2 Las clasificaciones deben incluir los resultados de las pruebas especiales, así como todas las otras penalizaciones expresadas en tiempo.

XXII EMPATES

22.1 Campeonato

La regla para decidir entre pilotos y navegantes que han registrado la misma cantidad de puntos totales será:

22.1.1 Según la mayor cantidad de primeros puestos, segundos puestos, terceros puestos, y así sucesivamente, obtenidos en las clasificaciones finales de cada clase de los rallies que sirvieron para formar su total de puntos.

22.1.2 Según la mayor cantidad de puestos más altos alcanzados en las clasificaciones generales de todos los rallies en los cuales cada uno de los pilotos con el mismo puntaje hayan participado.

22.1.3 En caso de persistir en empate, la regla para decidir entre los pilotos en cuestión será de acuerdo a la cantidad de mejores tiempos logrados en la primera prueba especial de cada Rally del Campeonato en el que hayan participado.

22.1.4 En caso que el empate se mantenga, la CODASUR decidirá quien es el ganador, sobre la base de cualquier otra consideración que considere apropiada.

22.2 Rally

En caso de empate en un rally, la tripulación que obtenga el mejor tiempo en la primera prueba especial será proclamada ganadora. Si esto no es suficiente para poder decidir entre las tripulaciones empatados, se tomarán en consideración los tiempos de la segunda, tercera, cuarta, etc., prueba especial. Esta regla puede aplicarse en cualquier momento del desarrollo del rally.

XXIII MINUTAS - INFORMES FINALES

23.1 Minutas

Durante el desarrollo del rally, las reuniones de los Comisarios se registrarán en minutas oficiales.

23.2 Informes finales

Al final del rally, los organizadores pueden redactar un informe final.

23.3 Envío de minutas e informes

Las minutas, incluido el informe final -si lo hay- deben enviarse a la CODASUR dentro de los siete días de finalización del rally.

XXIV RECLAMACIONES Y APELACIONES

24.1 El derecho de reclamación solo corresponde a los concurrentes. Art. 171, 172, 173, 174 y 175 del CDI.

24.2 Todos los reclamos deben presentarse por escrito y entregarse al Director de la Prueba junto con el importe del reclamo, suma que no se devolverá si se juzga infundado el reclamo.

24.3 Si el reclamo requiere el desmontaje y rearmado de diferentes partes de un auto, el reclamante deberá abonar además un depósito adicional de garantía.

24.3.1 Para un reclamo que sólo interese a una parte determinada del vehículo (motor, transmisión, dirección, sistema de frenos, instalación eléctrica, carrocería, etc.)

24.4 Los gastos ocasionados por los trabajos y el transporte del auto estarán a cargo del reclamante si el reclamo es infundado, o del concurrente contra el cual se ha presentado el reclamo si es válido.

24.5 Si el reclamo es infundado, y si los gastos ocasionados por el reclamo (verificación técnica, transporte, etc.) son superiores al

depósito, la diferencia correrá, por cuenta del reclamante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia le será restituida.

24.6 Los concurrentes pueden apelar las decisiones, de acuerdo con lo estipulado en los Artículos 180 y siguientes del CDI.

24.7 CODASUR establece para el año 2009 los siguientes montos para reclamos y apelaciones:

- . Arancel para reclamos: u\$s 1.000
- . Tasa de apelación u\$s 1.000

24.8 Aplicación e interpretación de las Disposiciones

En caso de plantearse cualquier disputa respecto de la interpretación de esta Disposiciones, la CODASUR será la única autoridad facultada para tomar una decisión.

XXV COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL

El organizador de un evento deberá asegurar que la persona autorizada a explotar los derechos de televisión, procurará que la cobertura sea justa e imparcial y que no desvirtúe los resultados de la carrera.

XXVI TEXTO FINAL

El texto final de estas Prescripciones Generales es la versión en español que deberá ser usada en el caso de surgir divergencia en cuanto a la interpretación de las mismas.

XXVII CEREMONIA DE APERTURA DEL RALLY

Una ceremonia de Apertura del Rally puede ser organizada a manera de promoción y difusión a través de los medios.

La programación y lugar de la ceremonia debe ser mencionada en el Reglamento Particular de la Prueba.

Estas Prescripciones Generales entran en vigencia a partir del 1 de Enero de 2009.