

REGLAMENTO DE CAMPEONATO FIA - CODASUR 2009

1. DISPOSICIONES GENERALES

La CONFEDERACIÓN DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA SUDAMERICANA (CODASUR) organiza el Campeonato FIA – CODASUR de Rally 2009, que es propiedad de CODASUR y que otorga dos títulos de Campeón FIA - CODASUR, uno para pilotos y otro para navegantes, que surgirá de quien obtenga mayor cantidad de puntos considerando los días y las Clasificaciones Generales de cada rally.

También será consagrado un Campeón por cada Clase (Piloto y Navegante), que resultará de la suma de puntos obtenidos por cada clase de cada rally.

Para obtener el título de Campeón FIA – CODASUR o ingresar en las clasificaciones finales del Campeonato, será necesario haber intervenido en un mínimo de cinco (5) fechas, debiendo ser cuatro (4) de ellas fuera del país, en que el participante tenga expedida su licencia.

Estará compuesto por un máximo de ocho (8) pruebas, pudiendo Codasur cancelar alguna de ellas.

Durante 2009 se establecerá un premio adicional que consistirá en representar a Codasur en el evento “Pirelli Star Driver” que se organice durante 2010.

El premio será otorgado al piloto menor de 27 años cumplidos al 1 de enero de 2010, de acuerdo a una calificación de la Comisión de Rally Codasur, y al reglamento adjunto.

Si el piloto que obtenga este premio, por cualquier motivo no lo aceptase, la designación recaerá en quien lo siga en la calificación, y así sucesivamente.

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

2. REGLAMENTACIONES

Son de aplicación todas las reglamentaciones, prescripciones y regulaciones dictadas por la CODASUR, las que contiene el C.D.I. y sus Anexos.

Las Prescripciones Generales, aplicables a los Rallies y anexos que contiene este Reglamento, y los que la CODASUR pueda emitir.

Si un Rally del Campeonato FIA – CODASUR, forma parte a la vez, de un evento en que se dispute una prueba intercontinental fiscalizado por la FIA, podrán aceptarse diferencias a las regulaciones definidas en este Reglamento de Campeonato, previa evaluación y aprobación de la Comisión de Rally de Codasur .

3. VEHICULOS ADMITIDOS

Se admitirán vehículos homologados por la F.I.A CODASUR, y/o los A.D.N. correspondientes, en la fecha de las verificaciones técnicas, que respondan a las prescripciones del Anexo “J” del Código Deportivo

Internacional, para los Grupos “A” (autos de turismo) y “N” (autos de producción). Los vehículos que no posean homologación FIA, podrán ser homologados en las ADN para CODASUR, siempre que el mismo responda a las características técnicas básicas que dicta el Anexo “J” del Código Deportivo Internacional de la FIA. No serán tomados en cuenta para estas homologaciones los vehículos de características WORLD RALLY CAR y KIT CAR, al que se le aceptarán solo homologaciones FIA.

Los vehículos se agruparán en los siguientes Grupos y Clases:

Autos de Producción – Grupo N (N4, N3, N2)

Super 2000

Autos de Turismo – Grupo A (A6)

Autos “Súper R” (Subaru) – hasta 2000 cm³ – Tracción integral

Campeonato N4 – Súper 2000 (homologación FIA). Está reservado para pilotos que participen usando autos homologados en el grupo N con una cilindrada corregida superior a 2000 cc o Super 2000

En las pruebas del Campeonato FIA – CODASUR, que a la vez formen parte del campeonato nacional del país en que se realiza, además de los grupos y clases mencionados, podrán participar otros grupos y clases aprobados por la respectiva ADN que clasificarán independientemente de las clases que corresponden al Campeonato FIA - CODASUR.

Cada ADN afiliada a CODASUR, comunicará a la Presidencia de la Comisión de Rally sobre los vehículos

homologados en su país. A su vez la Comisión Técnica, enviará a los miembros con 45 días de antelación al inicio del campeonato, la nómina de vehículos homologados, la que podrá ampliarse durante el transcurso del Campeonato, dando lugar a nuevas homologaciones.

Se establecen dos periodos de homologación por año. Las Fichas de Homologación se presentan a la Presidencia de la Comisión de Rally para su homologación

1er periodo: 30 de abril al 30 de junio.

2do periodo: 31 de octubre al 31 de diciembre

Queda establecido que a partir del 1 de Enero del 2009, los autos que no tengan homologaciones FIA y/o CODASUR no podrán participar en el Campeonato Correspondiente.

Las homologaciones establecidas serán válidas para el participante de cualquier país de CODASUR, significando esto que un competidor de un país determinado, puede utilizar un vehículo producido o importado y/o ensamblado en otro país que no sea el de su origen.

4. CARACTERISTICAS DE LOS RALLIES

4.1 Distancias

La distancia total de las Pruebas Especiales debe ser entre 150 y 230 Km., divididas en dos días y con un mínimo de 8 pruebas especiales.

4.1.1 La extensión de los días deberá ser como mínimo de un 40% y como máximo de un 60% del recorrido total de las Pruebas Especiales. El más extenso será el primer día.

4.1.2 Si la distancia entre Parques de Asistencia supera los 100 Km. Debe disponerse una zona suplementaria de reabastecimiento según las condiciones que se detallan en el Art. 4.7

4.2 Superficies

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

4.3 Condiciones de las Pruebas Especiales

La distancia mínima no podrá ser menor a 3 Km..
La extensión máxima no deberá superar los 30 kms.
Los tramos rectos no deben superar los 1000 mts.

El máximo de oportunidades en que puede ser disputada una misma PE, sobre el mismo recorrido será de tres, por día si el piso del especial lo resistiera.

Para la utilización de un mismo recorrido en más de tres oportunidades, se deberá requerir aprobación de la CODASUR. Quien evaluará las características del piso y del tramo.

No se permite el cambio de piso dentro del recorrido de una prueba especial.

No se permitirá la disputa de pruebas especiales en horario nocturno, solo podrán realizarse en condición de Pruebas Súper Especial.

4.4 Pruebas Súper Especiales

La realización de una PE con las características de “Prueba Súper Especial” es optativa por parte del Organizador.

La reglamentación específica, forma de disputa, u organización de una Prueba Súper Especial, debe estar de acuerdo a las reglamentaciones indicadas en el Capítulo XIX de las Prescripciones Generales de Rally y deben estar incluidas en el Reglamento Particular de la Prueba claramente especificando su forma de disputa.

A la vez el organizador deberá enviar un plan detallado de seguridad a CODASUR para su revisión y aprobación, treinta (30) días antes de la realización de la prueba.

En caso de participar más de una tripulación por vez, el punto de largada debe ser adyacente uno de otro y el mismo procedimiento de largada debe ser utilizado para ambos autos.

La distancia de una Prueba Súper Especial puede variar entre 1,2 kms. y 4.0 kms.

El tipo de superficie del trazado debe ser similar al resto del rally.

El orden de largada puede ser dispuesto a discreción de los organizadores, pero el procedimiento debe ser detallado en el Reglamento Particular de la Prueba.

El uso de la bandera amarilla indicando precaución es aplicable en una prueba súper especial, en la que participen más de un auto por vez, recorren el mismo trazado y puede ser mostrada en cualquier lugar del recorrido. Si la bandera amarilla es mostrada, el piloto debe inmediatamente reducir significativamente la velocidad.

El Director de la Prueba puede disponer que la tripulación a la que se le mostrara la bandera amarilla, dispute la prueba súper especial nuevamente. Sin embargo si las circunstancias no lo permiten, el Director de la Prueba propondrá a los Comisarios Deportivos un tiempo asignado.

Pero, si la tripulación es total o parcialmente responsable de la necesidad de uso de la bandera amarilla, no podrá ser beneficiada con esa concesión.

Si una tripulación no puede completar el recorrido de una prueba especial, su auto será trasladado por los organizadores hacia el camino inmediatamente posterior al control final de la Prueba Súper Especial o directamente al Parque de Asistencia en caso de que no haya tramo de enlace entre ambos.

En ese caso a la tripulación se le asignará para esa prueba un tiempo de tres (3) minutos mayor que el mejor tiempo empleado para la misma.

Cualquier auto, considerado en esa condición debe presentarse en el Control Horario siguiente a la prueba especial, en el horario que le corresponde.

En estos casos las tripulaciones estarán sujetas a todas las reglamentaciones, restricciones de asistencia y al itinerario del rally.

Cualquier tripulación cuyo tiempo real exceda en tres (3) minutos el mejor tiempo empleado, también se le asignará un tiempo de tres (3) minutos mayor que el mejor tiempo empleado.

4.5 Elección del Recorrido

El Organizador de cada rally es el único responsable de que las Pruebas Especiales a utilizar en la carrera sean apropiadas, también deberá evitar las rutas que podrían no concordar con los reglamentos y recomendaciones de CODASUR.

La decisión de permitir el uso de una Prueba Especial será determinada por el Observador que envíe CODASUR para una revisión previa. La inspección puede ser llevada a cabo a solicitud del Organizador en el caso de inclusión de una nueva Prueba Especial o por CODASUR si por haber sido utilizado el tramo anteriormente.

Si durante la disputa de un rally, una Prueba Especial o Tramo de Enlace, ha provocado serias objeciones por parte de varios participantes, la parte del itinerario en cuestión también estará sujeta a una revisión de CODASUR si es mantenido para el año subsiguiente.

En última instancia, las autoridades designadas por CODASUR para cada evento (Comisarios Deportivos, Delegado de Seguridad) podrán tomar la decisión in situ de cancelar o modificar el recorrido de una

Prueba Especial si por motivos de seguridad lo consideran conveniente.

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

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

4.6 Duraciones

La duración de las pruebas de dos etapas no debe superar las 42 horas desde el comienzo hasta la finalización del Rally con un máximo de manejo por etapa de 12 horas.

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

El tiempo de detención entre etapas no debe ser inferior a 8 horas.

4.7 Asistencia

Para las pruebas que se disputen por el Campeonato FIA - CODASUR se establecen para las reparaciones y reaprovisionamiento de combustible el uso de Parques de Asistencia en un todo de acuerdo a lo que determina el artículo 12 de las Prescripciones Generales para rally.

Las definiciones sobre “Asistencia Prohibida”, también están detalladas en el mismo artículo 12.2 de las Prescripciones Generales.

Solamente en el caso de reagrupamientos (régimen de parque cerrado) no previstos en la Planilla de Horarios, (interrupciones de la prueba) o ampliados en su tiempo original, los Oficiales Deportivos podrán autorizar a las tripulaciones a cambiar en ese sector, un neumático dañado por otro que lleven a bordo.

Los organizadores dispondrán una opción de “Tiempo Flexible” en el Parque de Asistencia Tipo I. Será de 15 minutos para las asistencias intermedias y de 60 minutos para la asistencia final de etapa, en las intermedias deberán ser seguidos de reagrupamientos para reordenar a los participantes, sin cambiar su orden.

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

Cuando el Organizador disponga de zonas suplementarias de reabastecimiento, estas deberán estar demarcadas en su entrada y salida con pancartas que muestren un surtidor de combustible en color negro sobre fondo azul. (Anexo 1–B de las Prescripciones Generales)

En esas zonas se permite que dos (2) personas integrantes del equipo asistan a la tripulación en la carga del combustible.

Los motores deben permanecer apagados durante la operación de reabastecimiento, y los tripulantes fuera del vehículo.

4.8 Neumáticos - Circulación

Los neumáticos a utilizar en todos los grupos y clases serán marca Pirelli específicos para rally y estarán provistos por el expendedor de esa empresa en el lugar del evento.

Tendrán las siguientes características:

Clase N4:
Super 2000

Marca: Pirelli

Medida: 205/65R15 Left K2
Right K2

“Super R”:
N3

Marca: Pirelli

Medida: 185/70R15 Left K4
Right K2

Clase A6
Clase N2

Marca: Pirelli

Medida: 165/70R14 TL T4

Neumáticos para barro no son permitidos

Únicamente para la largada promocional y para el recorrido entre el último Parque de Asistencia de la primera etapa y el primero de la segunda, el uso de neumáticos a utilizar es libre.

En todos los casos y para todas las clases, los neumáticos deben poseer dibujo con una profundidad mínima de 2 mm.

En el Grupo N, se prohíbe el uso de cualquier dispositivo / elemento para mantener el rendimiento completo del neumático con una presión interna igual o menor a la presión atmosférica. El interior del neumático (el espacio entre la llanta y la parte interna del neumático) debe rellenarse únicamente con aire.

Cuando la largada de una Prueba Especial tenga una demora de mas de 10 minutos, para cualquier competidor, la regulación de la presión de los neumáticos está permitida

Los automóviles podrán transportar dos ruedas de repuesto como máximo.

4.9 Reconocimientos

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

Las condiciones para recorrer los tramos de PE y características de los vehículos que está permitido utilizar se describen en el Art. 14.1 y 14.2 de las Prescripciones Generales.

En el Reglamento Particular deberá definir el programa de reconocimiento, días y horarios en que podrán ser recorridas cada una de las Pruebas Especiales. El cumplimiento de la reglamentación será controlada por la Organización.

La cantidad de oportunidades en que podrá ser recorrida cada Prueba Especial será de dos (2).

Deben llevarse a cabo los días jueves y viernes de la semana de la competencia.

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

El reconocimiento fuera del cronograma dado por los organizadores es considerado una infracción muy seria y será informada a los Comisarios Deportivos que podrán aplicarle una de las penalidades consignadas en los Art. 152 y 153 del CDI. Además si los Comisarios Deportivos consideran que la falta es muy grave pueden proponer a Comisión de Rally de CODASUR, que solicite a la ADN del involucrado, la suspensión de las licencias de los integrantes de la tripulación por un periodo de duración equivalente a la

cantidad de competencias del Campeonato FIA - CODASUR por el que haya sido suspendido.

4.10 Cámaras a bordo

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

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

4.11 Tramo para Pruebas (Shakedown)

Los ensayos de los automóviles de competición se realizarán el día anterior al inicio del rally sobre un tramo de ruta representativa de las características de los caminos en que se desarrollará la prueba. Las condiciones de seguridad deben ser las mismas que las previstas para el rally.

Se realizarán el día jueves por la tarde, o viernes por la mañana, en el horario que se indique en el Reglamento Particular, en dos tandas separadas de 1.30 horas de duración cada una.

Las pruebas deben ser realizadas por los participantes en el horario asignado a su clase.

4.12 Tiempos

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

Por excepción o ante problemas que puedan sufrir con los relojes, los tiempos podrán tomarse al segundo.

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

4.13 Largada Promocional

Si se establece una largada promocional los días viernes de noche, los automóviles deben quedar liberados y presentarse para la largada oficial el día sábado por la mañana en el CH 0, en el lugar y horario que se indique en el programa

4.14 Números de Competición

Para las pruebas que integran el Campeonato FIA - CODASUR los organizadores deben proveer a las tripulaciones los números que utilizarán durante la competencia según el siguiente detalle:

Dos números de 25 cm. de alto y un ancho de trazo de 3 cm. en color naranja fosforescente, para ser colocados en la parte alta de cada vidrio lateral trasero, junto al nombre del participante.

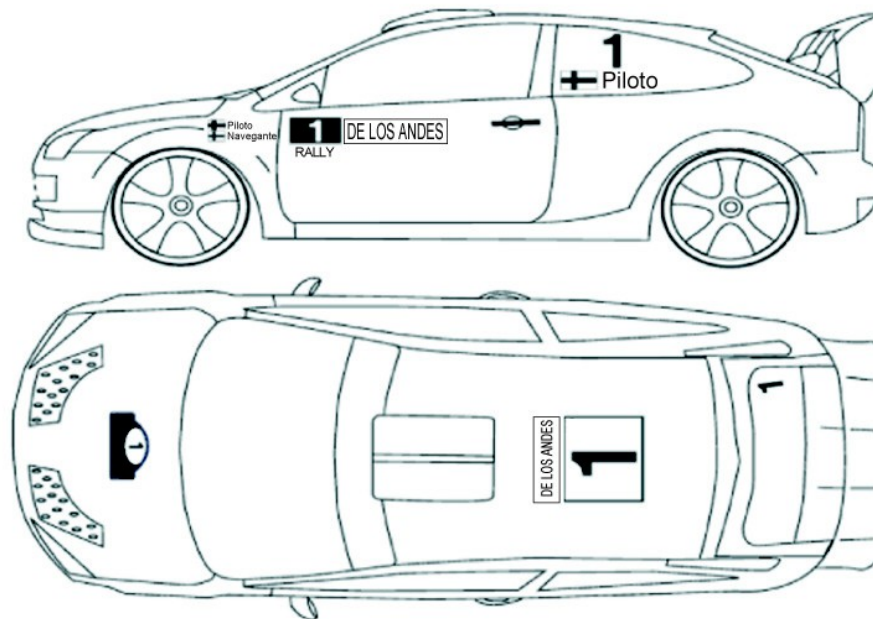
En forma opcional pueden imprimir placas de 50 x 50 cm. para ser colocadas en el techo de los automóviles en fondo blanco con números negros y una “Placa de Rally” con medidas aproximadas de 30 x 15 cm. para ser adherida en el capot de los mismos.

4.15 Nombres del Piloto y Copiloto

El nombre del piloto debe presentarse con su bandera nacional según la nacionalidad de su pasaporte, junto al número de competición en ambas ventanas traseras. El apellido solamente debe presentarse:

- . En helvética: con la primera letra del nombre en mayúscula y las demás en minúscula.
- . De color blanco sobre un fondo despejado.
- . Con hasta 10 cm de alto y un ancho de trazo de 1.5 cm.

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



4.16 Publicidades

El Organizador dispondrá de un panel de 40 cm. de alto por 25 cm. de ancho, que debe ser colocado en la parte delantera de las puertas de los tripulantes.

También puede disponer de una faja de 50 cm. por 17 cm. con la Denominación del Rally para ser ubicada en forma horizontal en la parte superior de ambas puertas.

La publicidad obligatoria de Pirelli con la que deberán cumplir tripulaciones y organizadores, será informada en un anexo a este Reglamento de Campeonato

4.17 Reenganches

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

- . Si se han retirado de la prueba por haber excedido los tiempos máximos permitidos (sector, día) o reportado problemas técnicos a la Dirección de la Prueba.
- . No lo podrán hacer aquellos que hayan sido excluidos por las Autoridades Deportivas por infringir condiciones reglamentarias.
- . Su intención de participar debe ser presentada por nota a la Dirección de la Prueba.
- . El automóvil y el block motor deben ser los mismos que se presentaron en la verificación técnica inicial.
- . Es responsabilidad del concurrente el traslado del auto desde el lugar del abandono hasta el Parque de Asistencia.
- . El automóvil podrá ser reparado a discreción pero debe ser ingresado al Parque Cerrado hasta un máximo de cuatro horas después del tiempo ideal de ingreso del primer vehículo en competencia. La Dirección de la Prueba, puede establecer un horario (lo debe informar) para recibir los autos en Parque Cerrado.
- . Los Comisarios Técnicos procederán a su revisión y precintado de elementos.

. Esta participación les permite a las tripulaciones obtener puntaje, dentro del asignado para el día 2, para sus respectivos campeonatos.

. El orden de largada será establecido por la Dirección de la Prueba en acuerdo con los Comisarios Deportivos.

4.18 Pasaporte Técnico

Cada auto participante recibirá de la Comisión Técnica de CODASUR, en su primera participación, un "Pasaporte Técnico", el cual deberá ser presentado en las verificaciones técnicas previas de cada rally o cuando sea requerido por las autoridades deportivas. El Concurrente del auto, será responsable sobre la falta del mismo, la falta de alguna de sus hojas o cualquier enmienda no autorizada.

5. PUNTAJE

5.1 Puntaje del Evento

El puntaje que asigna cada prueba por la Clasificación General Absoluta y sus respectivas clases, para el Campeonato FIA - CODASUR es la siguiente:

(Del 1° al 8° puesto)
10 – 8 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1

5.2 Puntaje por Día

A la vez, se asigna un puntaje independiente a cada etapa:

(Del 1° al 5° puesto)
5 – 4 – 3 – 2 – 1

5.3 Requisitos para Campeón

Para obtener el título de Campeón FIA – CODASUR o ingresar en las clasificaciones finales del Campeonato, será necesario haber participado en un mínimo de cinco (5) fechas, debiendo ser cuatro (4) de ellas fuera del país, en que el participante tenga expedida su licencia.

5.3 Descarte

Para el puntaje final serán consideradas seis (6) clasificaciones de las pruebas en que el participante haya intervenido.

Para considerar el puntaje final, los participantes informarán a la Comisión de Rally al finalizar su última prueba, cuales son las seis (6) clasificaciones que elige para conformar sus cómputos definitivos.

Las pruebas en que se descarta el puntaje, se las considera a la vez, tanto para el Campeonato Absoluto como para el de las Clases.

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

Si un participante posee licencia de algún país no integrante de CODASUR, la Comisión de Rally le determinará en que prueba será considerado local al momento de su primera participación.

5.4 Puntaje Adicional

Todo participante que intervenga en cuatro fechas y las supere, se hará acreedor a dos puntos adicionales en cada prueba en que haya participado (ejemplo: si participa en 4 pruebas se beneficiara con 8 puntos, de ser en 5 obtendrá 10 puntos), el máximo de puntos a que puede acceder son 12, la prueba que el competidor descarta no asigna puntos adicionales.

5.5 Suspensión de un Rally.

Si después del cierre de inscripciones, por cualquier circunstancia, la realización de un rally se suspende habiéndose disputado parcialmente el recorrido de las pruebas especiales cuando el mismo se interrumpe, el puntaje será asignado de acuerdo a lo que determina el art. 21.3 de las Prescripciones Generales de rally, tanto para cada día y en la clasificación final de la prueba.

5.6 Libro de Cómputos

Al finalizar el rally, el Organizador deberá originar un Libro de Cómputos que contenga: la nómina de inscriptos, las tripulaciones habilitadas para largar los días 1 y 2, las clasificaciones parciales de cada Prueba Especial y el acumulado hasta las mismas, la clasificación de los días 1 y 2, general y por clase y la clasificación final de la prueba, general y por clase.

Como adicional puede incluir listados de abandonos y penalizaciones indicando en que momento de la prueba se produjeron

6. PARTICIPANTES - LICENCIAS

Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato FIA - CODASUR de Rally, los pilotos y navegantes deberán poseer Licencia Nacional de Rally extendida por la ADN de alguno de los países afiliados a CODASUR o bien poseer licencia de otro país miembro de la F.I.A.. Los participantes con licencias no extendidas por el país organizador deberán presentar la autorización del ADN que emitió la licencia, conforme a las normas vigentes (Arts. 109, 110 y 111 CDI), y que manifiesten su intención de participar en el Campeonato FIA - CODASUR de Rally.

En las pruebas que integran el Campeonato FIA - CODASUR, no será requerido un mínimo de automóviles participantes por clase como condición para otorgar el puntaje.

A los efectos de su perfecta individualización, para la asignación de los puntos, se considerará como piloto al primero que figure en la ficha de inscripción y como navegante al segundo piloto aunque este posea licencia de piloto y conduzca el automóvil en parte del Rally.

7. INSCRIPCIONES

Si el Organizador con acuerdo de la ADN de ese país decide cobrar derechos de inscripción, esta condición deberá ser mencionada en el Reglamento Particular de la Prueba.

Para los participantes extranjeros la inscripción será sin cargo y se le deberá ofrecer un mínimo de cuatro noches de hotel para piloto y navegante.

La fecha del cierre del registro de inscripciones se mencionará en el Reglamento Particular de la Prueba.

La inscripción se podrá realizar en el Club Organizador o en las ADN afiliadas a CODASUR, por remisión de un telegrama con copia, Fax o vía e-mail.

Debe contener los siguientes datos:

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

Otros detalles sobre las inscripciones se mencionan en el Capítulo V de las Prescripciones Generales para rallies.

8. PRIORIDADES

Las prioridades de los pilotos serán consideradas de la siguiente manera:

8.1 Pilotos Prioritarios FIA

Pilotos incluidos en la lista de Prioridad de la F.I.A. 1 y 2 para el año en curso.

8.2 Pilotos Prioridad “A” CODASUR

Campeón Absoluto FIA – CODASUR de Rally de los dos años precedentes al actual.

Pilotos ganadores de la clasificación general de los rallies disputados por el Campeonato FIA – CODASUR en el año precedente y el actual.

Pilotos que hayan ocupado los cinco primeros puestos en el Campeonato FIA – CODASUR Absoluto en el año precedente

Pilotos que hayan sido Campeones Nacionales de Rally en algunos de los países de la CODASUR en los dos años precedentes al actual en la Clase N4.

Pilotos que hayan ocupado es sus países en el Campeonato Nacional, las tres primeras posiciones del Campeonato Absoluto (si lo hubiere), en el año precedente.

8.3 Pilotos Prioridad “B” CODASUR

Pilotos clasificados en el 2do. y 3er. Puesto de la Clasificación General de los rallies disputados por el Campeonato FIA – CODASUR de Rally en el año precedente y el actual.

Pilotos Campeones FIA – CODASUR de Rally de las Clases A6, N3 y N2. N1 y “Súper R”

Pilotos que hayan ocupado los puestos 6º al 10º en el Campeonato FIA – CODASUR Absoluto del año precedente.

Pilotos que hayan perdido la prioridad “A” CODASUR.

Pilotos que por sus antecedentes Internacionales o Nacionales, sean propuestos por el ADN de un país a la CODASUR y aceptada por ésta, para su inclusión en esta prioridad para una prueba determinada. Esta propuesta, debe estar disponible, por escrito en la Secretaría de la Prueba de la Entidad Organizadora, antes de la fecha y hora establecida para determinar la numeración de los automóviles.

8.4 Pilotos Prioridad “A” Nacional

Pilotos que posean esta prioridad de acuerdo a las reglamentaciones de cada país integrante de la CODASUR.

8.5 Pilotos Prioridad “B” Nacional

Pilotos que posean esta prioridad de acuerdo a las reglamentaciones de cada país integrante de la CODASUR.

9 Numeración – Orden de Largada

9.1 Asignación de Números

Los números de los automóviles deberán ser asignados a partir del 1 y el orden de largada inicial de la competencia será determinado por los Organizadores y la CODASUR teniendo en cuenta las prioridades de los participantes, la posición que ocupan en el Campeonato FIA – CODASUR y las características técnicas de los automóviles. Para la primera prueba del Campeonato, también se tomará en cuenta la clasificación final del certamen anterior.

Si por circunstancias especiales el organizador dispone otro tipo de numeración deberá acordarlo con las autoridades designadas por Codasur.

Para el orden de largada del día 1, los pilotos de la clase N4 se ordenarán en un solo grupo, luego los de la Copa “Súper R” y a continuación el resto de las clases.

En países donde el sistema de largada de su campeonato nacional sea diferente, será posible modificar el sistema aplicado por Codasur, previo acuerdo entre el Organizador y Codasur.

La Dirección de la Prueba junto con el Colegio de Comisarios Deportivos, cuentan con la posibilidad de modificar el ordenamiento de alguna de las tripulaciones si lo considera oportuno.

El orden de largada se mantendrá sin cambios hasta que por lo menos el 10% de la distancia de las Pruebas Especiales se haya completado.

9.2 Intervalo de Largada

Las veinte (20) primeras tripulaciones que larguen cada día estarán distanciadas entre sí por un intervalo mínimo de dos (2) minutos. Para los siguientes el intervalo será de un (1) minuto.

En casos especiales los Comisarios Deportivos podrán establecer otros intervalos.

Queda a criterio de los organizadores el intervalo de largada en la ceremonia de comienzo del Rally.

9.3 Reordenamiento de Largada

Al final de cada día, el Colegio de Comisarios Deportivos podrá reordenar a las tripulaciones de la Clase N.4, para definir el orden de largada de la etapa siguiente (Art. 141 del CDI).

Queda librado a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos, determinar, en cada caso en particular, si el participante justifica con su actuación o antecedentes el hecho de ser mejorado en su orden de largada independiendo de su clase.

10. PARQUE CERRADO FINAL

Finalizada la prueba, todos los automóviles clasificados deberán ingresar a un Parque Cerrado Final, donde permanecerán hasta por lo menos treinta minutos después de conocida la Clasificación Final Provisoria o a decisión de los Comisarios Deportivos.

El Director de la Prueba con la anuencia de los Comisarios Deportivos, podrá disponer la liberación del Parque Cerrado luego de transcurrido ese tiempo.

El primero y segundo auto clasificado de cada clase, como mínimo, serán llevados al recinto donde se efectuará la Revisión Técnica Final.

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

Los Comisarios Técnicos encargados de la verificación podrán requerir a un concurrente la entrega de la parte,

conjunto o muestra que consideren de interés para su revisión.

11. ORGANIZACIÓN - RESPONSABILIDADES

El Club Organizador es el único responsable de toda la organización del rally y del correcto cumplimiento de todas las Normas contenidas en las Prescripciones Generales de Rally, de lo previsto en el CDI, y demás resoluciones de la CODASUR en particular.

12. MEDIDAS DE SEGURIDAD

Manual de Seguridad

El Organizador deberá desarrollar un Manual de Seguridad de acuerdo a las normas dispuestas por CODASUR, donde detallará las medidas que tomará para garantizar la seguridad de participantes y espectadores.

El Manual debe mencionar:

- . Nombre de los responsables (Dirección de la Prueba, Seguridad, Sanidad, Autos "0")
- . Organigrama de Seguridad
- . Funciones de los Responsables
- . Ubicación de las ambulancias (largadas y otros puestos)
- . Centros de asistencia afectados
- . Equipos de Rescate y extinción de incendios
- . Cartilla de primeros auxilios
- . Croquis de las Pruebas Especiales detallando: Referencias de ubicación de puestos intermedios (radios), salidas en caso de accidentes, horarios de instalación de personal, etc.

El borrador del Manual debe ser presentado a la Comisión de Rally de CODASUR al menos 35 días antes de la realización de la prueba, para su revisión.

12.2 Condiciones Generales

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

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

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

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

Dentro de una Prueba Especial, la Organización debe tomar todas las precauciones necesarias para garantizar el efectivo cierre de su recorrido, debiendo afectar la cantidad necesaria de personal de seguridad propia y/o policial para el cierre de todas las posibles vías

de acceso principales y alternativas, evitando el ingreso o desplazamiento de vehículos no autorizados, y la presencia de animales sueltos, durante los horarios previstos de la competencia.

En caso de falta, ausencia, abandono de su puesto, etc., de la ambulancia prevista en el lugar o la falta de otros servicios de seguridad esenciales, a la hora del inicio de una PE o durante el desarrollo de una de ellas, el Director de la Prueba en acuerdo con los Comisarios Deportivos, luego de una espera de treinta (30) minutos como máximo y ante la no normalización de los servicios faltantes, podrá disponer de la anulación de la PE o la continuación de la misma, aplicando en este último caso lo reglamentado en el Art. 19.16 de las prescripciones generales.

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

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

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

13. CEREMONIAS DE COMIENZO Y CORONACIÓN DEL RALLY

Los rallies comienzan con una largada promocional que coordina el Organizador y que no forma parte de los controles y tiempos de la prueba. A este efecto la competencia se inicia en el CH 0.

Respecto de la ceremonia de Coronación las tripulaciones con sus automóviles están obligadas a participar de la misma.

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

Si un sólo miembro de la tripulación se hace presente, las penalizaciones sobre los premios quedan a criterio del organizador.

Para la ceremonia de coronación, los organizadores deberán contar, en lo posible, con una tarima y su podio para la premiación de las tres primeras tripulaciones clasificadas.

La ceremonia se realizará por clase.

14. INSPECCION PREVIA

CODASUR, designará de ser necesario un Inspector según los antecedentes del Rally de la siguiente manera:

- Por ser una sede nueva sin antecedentes, 90 días antes.
- Por no haber cumplido totalmente con los requisitos de seguridad, 90 días antes.
- Por no haber cumplido totalmente con los requisitos administrativos ,45 días antes.

El Inspector designado por CODASUR revisará el recorrido elegido, pudiendo ser acompañado por un representante de la Organización. Asimismo se analizarán tipos de pisos, Libro de Ruta, Carné de Ruta, horarios, promedios previstos, etc., pudiendo exigir modificaciones al organizador.

Además, supervisará, con las Autoridades del Club Organizador, todo lo relacionado con la planificación previa y organización de los esquemas de Seguridad y Sanidad, funcionamiento de los Puestos de Control, sistemas de comunicaciones, lugares y equipamiento de los recintos para Verificaciones Administrativas y Técnicas previas, Parques Cerrados, Verificación Técnica Final, Salas de Prensa y de Comisarios, Control Central, lugar para la Reunión Previa con los participantes, etc., funcionamiento y obligaciones de los autos "0" y "00", y en general, el cumplimiento de todas las Normas sobre Organización de Rally que estén aprobadas por CODASUR.

En cualquiera de los casos el Club Organizador se hará cargo de los gastos del inspector y del transporte.

15 SANCIONES APLICADAS POR LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

La exclusión aplicada por los Comisarios Deportivos de un evento impuesto, con posterioridad al final del rally son apelables según lo establecido en los Arts. 181, 182 y 185 del C.D.I.

16. AMONESTACIONES O APERCIBIMIENTOS

La suma de cinco (5) amonestaciones o apercibimientos en un mismo Campeonato, aplicadas por los Comisarios Deportivos o por la CODASUR, implicará la suspensión automática por una fecha, la cual es inapelable quedando imposibilitado de correr en otra categoría hasta tanto la misma sea efectivamente cumplida en la categoría por la cual fue impuesta.

La aplicación será efectiva luego de tomar conocimiento la Comisión de Rally de CODASUR a cargo de quien estará la confirmación.

17 RECLAMACIONES Y APELACIONES

Es de aplicación el capítulo XXIV de las Prescripciones Generales de Rally

18 RESPONSABILIDAD POR EL PAGO DE LAS MULTAS

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

19. INCIDENTE

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

Haya violado el presente Reglamento, las Prescripciones Generales o el C.D.I.

Haya motivado la interrupción del rally.
Haya ilegítimamente imposibilitado a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento.

Corresponde a los Comisarios Deportivos dictaminar si uno o varios pilotos involucrados en un incidente deben ser penalizados y podrán imponer a cualquier piloto implicado en el mismo cualquiera de las penalizaciones previstas en el Reglamento de Campeonato, y las Prescripciones Generales o en el C.D.I.

Para el caso que se estime que es necesario investigar más profundamente el hecho o que corresponda aplicar sanciones mayores a los que estén habilitados, podrán solicitar a la Comisión de Rally de la CODASUR el pase a Penalidades.

Un piloto implicado en un incidente cualquiera sea la gravedad y su participación o culpabilidad en el mismo debe hacerse presente ante los Comisarios Deportivos en forma inmediata a la finalización de la prueba en cuestión, no pudiendo retirarse de la zona de influencia del rally sin la autorización de ellos.

En caso de incurrir en el incumplimiento de esta obligación los Comisarios Deportivos resolverán el incidente sin oír a los involucrados, siendo publicada su decisión definitiva en el Tablero Oficial.