



REGLAMENTO DEPORTIVO 2023

CAMPEONATO MAR Y SIERRAS DE RALLY

REGLAMENTO DEPORTIVO 2023

ÍNDICE

PRINCIPIOS GENERALES

1. CONDICIONES

GENERALES	11
1.1 APLICACIÓN	
1.2 INTERPRETACIÓN	
1.3 FECHA DE APLICACIÓN	

2. DEFINICIONES	12
2.1 BOLETÍN	
2.2 COMUNICADO	
2.3 ÁREAS DE CONTROL	
2.4 TRIPULACIÓN	
2.5 DECISIÓN	
2.6 FINAL DE LA PRUEBA	
2.7 ETAPA	
2.8 NEUTRALIZACIÓN	
2.9 PARQUE CERRADO	
2.10 ASISTENCIA PROHIBIDA	
2.11 RECONOCIMIENTOS	
2.12 REAGRUPAMIENTO	
2.13 ENLACE	
2.14 SECCIÓN DEL RALLY	
2.15 ASISENCIA	
2.16 INICIO DE LA PRUEBA	
2.17 PRUEBA SÚPER ESPECIAL	
2.18 CARNET DE CONTROL	
2.19 SECTOR DE RUTA	
2.20 ZONA TÉCNICA	
2.21 ZONA PARA LOS MEDIOS	

OFICIALES

3. OFICIALES Y DELEGADOS	16
3.1 COMISARIOS	
3.2 ECARGADOS DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURRENTES	
AUTOS ADMITIDOS	
4. AUTOS ADMITIDOS	16
4.1 CLASES	
CAMPEONATOS, PUNTOS, PARTICIPANTES, LICENCIAS	
5. REQUISITOS DEL CAMPEONATO	17
5.1 CANTIDAD DE PRUEBAS	
5.2 PUNTAJE	
5.3 REQUISITOS PARA CAMPEÓN y SUB CAMPEÓN	
5.4 CAMPEONATO PARA EQUIPOS	
6. EMPATE	22
7. PARTICIPANTES-LICENCIAS	22
8. MÍNIMO DE PARTICIPANTES	22
9. CARACTERÍSTICAS DEL EVENTO	23
9.1 DISTANCIAS	
9.2 TIPO DE SUPERFICIES	
9.3 CONDICIONES DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS	
9.4 ELECCIÓN DEL RECORRIDO	
9.5 CHICANAS/ DESVÍO DE CAMINO	
DOCUMENTACION ESTÁNDAR Y CRONOGRAMAS	
10. DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS DE LA CDA	25
10.1 GENERALIDADES	
10.2 LIBRO DE RUTA	
10.3 CARNET DE CONTROL	

IDENTIFICACION DEL AUTO

11. NÚMERO DE COMPETENCIA 27

11.1 GENERALIDADES

11.2 VENTANAS LATERALES

11.3 PANEL DE TECHO

12. PUBLICIDAD 28

12.1 RESTRICCIONES DE PUBLICIDAD

13. NOMBRES DE LOS PILOTOS Y COPILOTOS 29

14. PLACA DE LAS PUERTAS/NÚMEROS DE COMPETENCIA/NOMBRES DE LOS PILOTOS 30

CONDUCTA DE MANEJO

15. COMPORTAMIENTOS 30

15.1 REGLAS GENERALES

15.2 DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS

15.3 VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY

15.4 LEYES DE TRÁNSITO

INSCRIPCIONES, COBERTURA MÉDICA

16. PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN 32

16.1 GENERALIDADES

16.2 ENMIENDA EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

16.3 PARTICIPANTES EXTRANJEROS

16.4 CAMBIO DE CONCURRENTES Y/O MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

16.5 COMPROMISO DE LOS CONCURRENTES Y MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

16.6 COBERTURA MÉDICA

17. CLASES 34

17.1 CAMBIO DE CLASE LUEGO DE LA INSCRIPCIÓN

17.2 VERIFICACIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA PREVIA

17.3 REUNIÓN PREVIA DE PILOTOS

RECONOCIMIENTO

18. RECONOCIMIENTO	35
18.1 AUTOS DE RECONOCIMIENTO	
18.2 NEUMÁTICOS PARA LOS AUTOS DE RECONOCIMIENTO	
18.3 DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO	

VERIFICACIONES TÉCNICAS

19. ANTES DE LA LARGADA	37
19.1 GENERALIDADES	
20. DURANTE EL RALLY	38
20.1 CONTROLES ADICIONALES	
20.2 RESPONSABILIDAD DE LA TRIPULACIONES	
21. VERIFICACIONES FINALES	39
21.1 PARQUE CERRADO FINAL	
21.2 SELECCIÓN DE AUTOS	
21.3 FICHA DE HOMOLOGACIÓN	
21.4 TIEMPO DISPONIBLE	

SHAKEDOWN- PRÁCTICA LIBRE

22. REQUISITOS PARA LA SESIÓN PRÁCTICA	40
22.1 GENERALIDADES	
22.2 DESARROLLO DEL SHAKEDOWN	
22.3 DESCARGO DE RESPONSABILIDAD	
22.4 REQUISITOS TÉCNICOS	
22.5 ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN	
22.6 EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y LOS PASAJEROS A BORDO	
22.7 ACTIVIDADES PROMOCIONALES	

CONTROLES

23. CONTROLES-REQUISITOS GENERALES	42
23.1 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES	
23.2 TIEMPO DE DETENCIÓN EN ÁREAS DE CONTROL	

23.3 HORARIO DE INSTALACIÓN Y FUNCIONAM

23.4 SECUENCIAS DE CONTROLES Y DIRECCIÓN

23.5 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

23.6 ZONA PARA LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

23.7 CÁMARAS A BORDO- PUNTOS DE CAMBIOS DE LOS TAPES

23.8 CONTROLES DE PASO

24. CONTROLES HORARIOS 44

24.1 FUNCIONAMIENTO

24.2 PROCEDIMIENTOS DE CONTROL

24.3 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UN TRAMO CRONOMETRADOS

25. EXCLUSIÓN POR DEMORA 47

25.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

25.2 LLEGADA ADELANTADA

25.3 NOTIFICACIÓN DE LAS EXCLUSIONES

26. CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO 48

26.1 PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO

26.2 LARGADA DE UN REAGRUPAMIENTO

TRAMOS CRONOMETRADOS

27. GENERALIDADES 48

27.1 TOMA DE TIEMPOS

28. LARGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO 48

28.1 PUNTOS DE LARGADA

28.2 PROCEDIMIENTO DE LARGADA

28.3 PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA

28.4 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN

28.5 RETRASO DE UN TRAMO CRONOMETRADO

28.6 FALSA LARGADA

29. FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO 51

29.1 LINEA DE LARGADA

29.2 PUNTO DE STOP	
30. INTERRUPCION DE UN TRAMO CRONOMETRADO	52
31. SEGURIDAD DEL CONCURSANTE	52
31.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES	
31.2 SEÑALES DE SOS/OK	
31.3 INFORMES DE ACCIDENTES	
31.4 TRIÁNGULO ROJO	
31.5 EL USO DE BANDERAS AMARILLAS	
32. PRUEBAS SUPER ESPECIALES	55
32.1 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL	
32.2 DISPUTA DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL	
32.3 DETENCIÓN EN LA DISPUTA DE UNA PSE	
32.4 NO CUMPLIR CON LA SECCIÓN 1 DE LA ETAPA 1 (PRUEBA PSE)	
32.5 PLAN DE SEGURIDAD	
PARQUE CERRADO	
33. REGLAS DEL PARQUE CERRADO	56
33.1 APLICACIÓN	
33.2 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO	
33.3 EMPUJAR EL AUTO EN EL PARQUE CERRADO	
33.4 VERIFICACIONES TÉCNICAS	
33.5 COBERTORES PARA EL AUTO	
33.6 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO	
NUMERACIÓN, LARGADAS, ORDEN DE LARGADA	

34. NUMERACIÓN	58
34.1 ASIGNACIÓN DE NÚMEROS	
34.2 NUMERACIÓN FIJA POR CLASE	
35. LARGADA DE RALLY	59
35.1 CEREMONIA DEL COMIENZO DEL RALLY	
35.2 DEMORA MÁXIMA EN LA LARGADA	
35.3 PROMOCIONES	
36. ÓRDENES DE LARGADA, SISTEMA RALLY 2 E INTERVALOS	61
36.1 REQUISITOS ORDEN DE LARGADA INICIAL	
36.2 ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1	
36.3 ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS SUBSIGUIENTES	
36.4 RELARGADAS LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1 (REENGANCHES)	
36.5 INTERVALO DE LARGADA	
36.6 REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS	
ASISTENCIA	
37. ASISTENCIA- CONDICIONES GENERALES	64
37.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA	
37.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA	
38. PARQUE DE ASISTENCIA	66
38.1 CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA	
38.2 IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE ASISTENCIA	
38.3 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA	
39. TIEMPO FLEXIBLE⁶⁷	
39.1 ASISTENCIAS INTERMEDIAS- 30 MINUTOS	

39.2 ASISTENCIA FINAL ETAPA 1- 45 MINUTOS**40. ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR) 67****40.1 GENERALIDADES****40.2 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO****40.3 EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS****40.4 PASE DE VEHÍCULOS A LAS ZAR****RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS LUEGO DEL EVENTO****41. RESULTADOS DEL RALLY 70****41.1 ESTABLCEER LOS RESULTADOS****41.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS****41.3 EMPATES EN UN RALLY DEL CAPEONATO****41.4 COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL****42. EXCLUSIONES, PROTESTAS Y APELACIONES 71****42.1 EXCLUSIONES****42.2 PRESENTACIÓN DE UNA PROTESTA O APELACIÓN****42.3 ARANCELES POR FORMULAR UNA PROTESTA****42.4 DEPÓSITO****42.5 GASTOS****42.6 APELACIONES****43. PREMIACIÓN DEL RALLY 72****43.1 CEREMONIA DEL PODIO****43.2 PREMIACIÓN****44. PREMIACIÓN ANUAL 73****44.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA****44.2 AUSENCIA****NEUMÁTICOS Y RUEDAS**

45. GENERALIDADES	73
45.1 DEMORAS EN LAS LARGADAS	
45.2 RUEDAS DE REPUESTO	
45.3 AUTORIZACIÓN	
COMPONENTES MECÁNICOS	
46. COMPONENTES MECÁNICOS	74
46.1 CAMBIO DE MOTOR	
46.2 TRANSMISIONES	
47. CARGA DE COMBUSTIBLE	75

PRINCIPIOS GENERALES

1.CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO

La Federación Regional de Automovilismo Deportivo Mar y Sierras afiliada a la CDA del ACA fiscaliza el campeonato de rally, que dará en llamarse “Mar y Sierras” que es propiedad de la FRAD MyS, el cual comprende las competencias q están incluidas en el Calendario Deportivo Oficial.

El Campeonato de Rally Mar y Sierras se rige por el Código Deportivo Internacional (CDI) de la

FIA y sus anexos, el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA) de la República Argentina, y

el presente reglamento que incluye los artículos aplicables los siguientes Campeonatos/Copas:

- Campeonato Mar y sierras de Rally por clase para pilotos
- Campeonato Mar y sierras de Rally por clase para copilotos/navegantes
- Campeonato Mar y sierras de Rally por clase equipos
- Copas que sean aprobadas en el transcurso del año

El Club Organizador es el único responsable de toda la organización del evento y del

cumplimiento de todas las normas contenidas en este Reglamento Deportivo, de lo previsto en

el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA), en el Código Deportivo Internacional (CDI) y demás resoluciones que la CDA y la FRAD MyS pueda dictar en particular.

1.1 APLICACIÓN

1.1.1Solamente la FRAD MyS y la CDA del ACA puede conceder excepciones a estas disposiciones. Cualquier incumplimiento a estas disposiciones será informado a los comisarios deportivos, quienes podrán imponer las sanciones previstas en el Código Deportivo Internacional. Cualquier caso no previsto en las disposiciones

será estudiado por los comisarios deportivos, quienes por sí solos tienen la facultad para tomar decisiones

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

1.1.3 Todo lo que no esté expresamente autorizado por este reglamento, está prohibido.

1.2 INTERPRETACIÓN

En caso de surgir cualquier disputa sobre la interpretación de estas disposiciones, solamente la

FRAD MyS y la CDA del ACA tienen autoridad para tomar decisiones.

1.3 FECHA DE APLICACIÓN

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

2. DEFINICIONES

2.1 BOLETÍN

Documento escrito de carácter oficial cuya intención es modificar, aclarar o completar el reglamento particular del rally.

2.2 COMUNICADO

Documento escrito de carácter oficial de naturaleza informativa que puede ser emitido tanto por el director de carrera o por los comisarios deportivos.

2.3 ÁREAS DE CONTROL

Se considera el área de control al área situada entre la primer panel de aviso de fondo amarillo de advertencia y el panel final de color beige con tres bandas transversales.

2.4 TRIPULACIÓN

Una tripulación se compone de dos personas a bordo de cada auto, denominados piloto y copiloto/navegante. Salvo que se estipule de otra forma, cualquiera de los miembros de la tripulación puede conducir durante el rally y cada uno deberá portar una licencia de competencia para pilotos de su ADN por el año en curso, que sea válida para el evento. El piloto asume la responsabilidad del concurrente cuando este último no esté a bordo del auto durante el rally.

2.5 DECISIÓN

Se trata de un documento emitido por el director de carrera o por los comisarios deportivos para anunciar los hechos que motivan una indagación, audiencia o investigación.

2.6 FINAL DE LA PRUEBA

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

2.7 ETAPA

Cada parte competitiva del rally, separada por un reagrupamiento nocturno (Parque Cerrado).

Si se organiza una Prueba Súper Especial en el día previo a la Etapa 1, se considerará como la Sección 1 de la Etapa 1.

2.8 NEUTRALIZACIÓN

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

2.9 PARQUE CERRADO

Zona en que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos

expresamente previstos en este reglamento o en el reglamento particular del rally y en la que

solo se permite el acceso de oficiales autorizados.

2.10 ASISTENCIA PROHIBIDA

El uso o recepción por parte de la tripulación de cualquier material fabricado (sólido o líquido,

que no sea agua para beber proporcionada por los organizadores), repuestos, herramientas o

equipos que no sean los llevados en el auto que compite o la presencia de personal del equipo

según se define en el artículo.37.2.1.

2.11 RECONOCIMIENTOS

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

itinerario.

2.12 REAGRUPAMIENTO

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

2.13 ENLACE

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

2.14 SECCIÓN DEL RALLY

Cada parte del rally separada por un reagrupamiento.

2.15 ASISTENCIA

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

estas disposiciones.

2.16 INICIO DE LA PRUEBA

La prueba se inicia a partir del momento en que se efectúan los controles administrativos o el

reconocimiento (lo que se produzca en primer lugar). La parte competitiva del rally se inicia en el primer control horario.

2.17 PRUEBA SÚPER ESPECIAL

Es una variante a la forma “normal” de disputa de una Prueba Especial y que se describe en el

Reglamento Particular o puede ser un tramo cronometrado diseñado para la vista de los espectadores, con la posibilidad de que más de un auto largue a la vez.

2.18 CARNET DE CONTROL

Es un carné creado para dejar constancia de los tiempos registrados en los distintos puntos de

Control fijados en el itinerario.

2.19 SECTOR DE RUTA

Todas las partes de un rally entre dos Controles Horarios sucesivos o una largada de un Tramo

Cronometrado y los Controles Horarios sucesivos.

2.20 ZONA TÉCNICA

Una zona separada por dos controles horarios a efectos de realizar verificaciones por parte de

los comisarios técnicos.

2.21 ZONA PARA LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Una zona establecida antes del control de tiempos a la entrada de los Parques de Asistencia, Parques de Servicios Remotos o Reagrupamientos

OFICIALES

3. OFICIALES y DELEGADOS

3.1 COMISARIOS

El Colegio de Comisarios Deportivos (los comisarios) estará formado por la cantidad de miembros q designe la FRAD MyS y trabajarán en conjunto con el Director de Carrera. Deberá

haber un vínculo de comunicación permanente entre los Comisarios y el Director de Carrera.

Durante el transcurso del rally por lo menos uno de los comisarios deberá estar en la proximidad de la Dirección de Carrera.

3.2 ENCARGADOS DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURRENTES

La función principal del Encargado de las Relaciones con los Concurrentes es proporcionar a los

concurantes, información o aclaración de los reglamentos y del desarrollo del rally. Deberá haber por lo menos uno en cada rally, quien deberá ser fácilmente identificable por los concurrentes y los competidores. Deberán estar presentes de acuerdo con el programa preparado para sus funciones.

AUTOS ADMITIDOS

4. AUTOS ADMITIDOS

4.1 CLASES: RCMR. RC2Sport, Junior, , A, N7, R3, N3, N2, N1, A Histórica, **N1 Light**.

Nota: Los modelos y características técnicas de los autos autorizados en estas clases, están definidos en el Reglamento Técnico de la categoría.

4.1.1 Se admitirán autos que siendo de homologación FIA no estén incluidos en las clases establecidas para el campeonato 2023, podrán participar bajo condición de invitados, siendo clasificados en la clasificación general de la competencia pero no teniendo derecho a puntaje, o podio.

CAMPEONATOS, PUNTOS, PARTICIPANTES, LICENCIAS

5. REQUISITOS DEL CAMPEONATO

5.1 CANTIDAD DE PRUEBAS

El campeonato está compuesto de un mínimo de 6 y un máximo de 10 fechas. La última prueba del Campeonato es coeficiente 2 y otorga un 50% más de puntajes, 2 (dos) fechas mas también serán de coeficiente 2. Una de estas fechas también se podrá realizar con pilotos invitados.

5.2 PUNTAJE

El puntaje que asigna cada prueba para el Campeonato Mar y Sierras es el siguiente:

5.2.1 Clasificación General

1º 15 puntos

2º 10 puntos

3 º 7 puntos

4 º 5 puntos

5 º 3 puntos

6 º 2 puntos

7 º 1 puntos

5.2.2 Por etapa

1º 6 puntos

2º 4 puntos

3 º 3 puntos

4 º 2 puntos

5 º 1 puntos

Las mismas escalas de puntos serán aplicadas en cada clase para la definición del campeonato

de cada una de ellas.

Los puntos por sección o etapa serán disputados por los pilotos q corran la totalidad de las PE

o pruebas PSE de dicha sección o etapa.

PowerStage:

1º 3 puntos

2º 2 puntos

3 º 1 puntos

Se considera PowerStage la última PE **corrida** de cada carrera, *la toma de los tiempos será a la milésima. De haber un empate, se le otorgarán los puntos a cada uno de los binomios implicados.*

A cada tripulación le serán otorgados 2 (dos) puntos por carrera largada (rampa). Para acceder

a los puntos, los binomios deberán presentar el auto en la largada simbólica, con la indumentaria de competición y dicho ingreso deberá quedar registrado en una panilla de control. Si no se realizara la Largada Simbólica se otorgara a quien cumpla con el CH0.

En caso de exclusión deportiva le serán retirados todos los puntos, **no así** los de la largada simbólica (rampa).

En caso de desclasificación técnica le serán retirados todos los puntos, inclusive los de la largada simbólica (rampa).

Para poder acceder a dichos puntajes extras la tripulación deberá quedar a disposición del

comisario técnico para una eventual verificación final.

5.2.3 Atribución de puntos reducidos

Cuando el rally no puede ser completado en su totalidad por cualquier razón, los puntos serán

otorgados basados en la clasificación establecida, de acuerdo a las siguientes consideraciones:

- ☐ El total de puntos, si más del 50% de la distancia total de tramos cronometrados programados han sido disputados.
- ☐ La mitad de los puntos, serán otorgados si han sido disputadas entre el 25% y el 50% de la distancia total de tramos cronometrados programados.
- ☐ No serán asignados puntos si menos del 25% de las distancias citadas, fueron recorridas.

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

El Comisario Deportivo está facultado para aceptar una propuesta del Director de la Prueba de

modificar el programa primitivo, a través de la repetición de alguna prueba especial, para alcanzar el kilometraje mínimo necesario para otorgar el puntaje total o parcial.

5.3 REQUISITOS PARA CAMPEÓN y SUB CAMPEÓN

La clasificación final del campeonato para todas las clases será establecida realizando la sumatoria de los puntos obtenidos en todas las fechas realizadas en el campeonato, menos una (prueba de descarte). Esta prueba puede ser una en que el participante no intervino.

La prueba de descarte no podrá ser alguna en la cual el participante haya sido descalificado Por condiciones técnicas o deportivas. Dicho descarte se realizará si se corrieron un mínimo de 7 fechas.

Serán proclamados Campeón de Pilotos, y Campeón de Navegantes quienes hayan obtenido el

mayor puntaje en su clase; y Subcampeón de Pilotos y Subcampeón de Navegantes quienes los

sigan en el puntaje. Para proclamarse Campeón deberá haber obtenido al menos un triunfo en su clase, y haber participado por los puntos en 5(Cinco) de las competencias del año.

Los puntos obtenidos en una clase no son válidos para otra clase.

En caso de empate en los puntos, se considera Campeón quien hubiera tenido mayor número

de triunfos. De seguir existiendo empate, quien hubiera obtenido mayor cantidad de 2°

puestos y así respectivamente hasta desempatar. De seguir empatados se tendrá en cuenta el

mejor clasificado en la primera competencia que hubieran participado los pilotos q están en disputa. De la misma forma se procederá en los puestos siguientes (del 3° en adelante).

En el caso de que un Piloto/Navegante se inscribiera en la última fecha (Gran Premio), para acceder a los puntos tendrá que tener como mínimo 1 (un) rally corrido por los puntos en la clase que se inscriba, si se inscribe como piloto deberá haber corrido como piloto, igual criterio

se usará para quien se inscriba como navegante; de no ser así solo correrá por los trofeos.

Será proclamado Campeón Absoluto de Pilotos y Campeón Absoluto de Navegantes quienes hayan logrado la mayor cantidad de puntos a lo largo del año en cualquiera de las clases que haya competido bajo las condiciones antes mencionadas.

5.4 CAMPEONATO PARA EQUIPOS

Los equipos que participan en el Campeonato Mar y Sierras, podrán intervenir en el

Campeonato para Equipos de acuerdo a las condiciones que se describen más abajo. El

Campeonato consta de los mismos rallies que puntúan por el Campeonato Mar y Sierras para

pilotos y copilotos.

La clasificación final del Campeonato se establecerá teniendo en cuenta todos los resultados de las clasificaciones absolutas, etapas y final, de la prueba.

El equipo q haya obtenido el mayor número de puntos al final del año, será declarado

Campeón Mar y Sierras de Equipos de Rally.

El Equipo que desee puntuar en el Campeonato, deberá registrarse en el lugar en que se realice la prueba antes del comienzo de la fecha del Campeonato.

Luego del inicio del Campeonato podrán inscribirse nuevos equipos

Los puntos serán atribuidos según lo indicado en el artículo 5.2 de este reglamento. Para todo

equipo, solo puntuarán las dos primeras tripulaciones de cada una de ellos según su posición relativa en la competencia.

Un mismo equipo puede estar constituido por autos de diferentes marcas

Un piloto que ya ha sido inscripto en un equipo en una prueba ya disputada, puede hacerlo en

representación de otro en el caso de que durante el año cambie de equipo.

Para las últimas dos pruebas del Campeonato no se admitirán inscripciones de pilotos que no

lo hayan hecho anteriormente en el equipo en el cual participan.

6. EMPATE PUNTAJE DE EQUIPOS

La regla para decidir entre equipos que han obtenido exactamente el mismo total de puntos será como sigue: De acuerdo con el mayor número de puestos más altos logrados en el

número de rallies que hayan participado para formar el total de puntos para cada equipo, tomando en cuenta solamente el puesto más alto logrado por rally por cada equipo.

De acuerdo con el número de primeros lugares, segundos lugares, etc., un primer lugar será mejor que cualquier segundo puesto, y así sucesivamente. En caso de que se produzca un empate posterior, la FRAD MyS definirá quién será el ganador o también para el caso de que haya empate en otros puestos, basándose en cualquier otra consideración que crea adecuada.

7. PARTICIPANTES - LICENCIAS

Para tener derecho a recibir puntos en una competencia del Rally Mar y Sierras, los pilotos y navegantes deberán poseer Licencia Deportiva emitida por la FRAD MyS.

Son reconocidas las licencias médicas emitidas por la CDA.

A los efectos de una perfecta individualización para la asignación de los puntos, se considerara

PILOTO a quién figure primero en la ficha de inscripción y como NAVEGANTE a quién figure en

segundo lugar, aunque el mismo posea licencia de piloto y conduzca el auto en alguna parte del rally.

8. MÍNIMO DE PARTICIPANTES

Solo exigira un mínimo de 3 autos en el parque cerrado previo a la largada, para obtener el 100% de los puntos para el campeonato absoluto. . En caso contrario se le entregará sólo un 50 % de los puntos. **Para los campeonatos de cada clase, No Aplica el mínimo de autos.**

9. CARACTERÍSTICAS DEL EVENTO

9.1 DISTANCIAS

9.1.1 La distancia total de tramos cronometrados deberá ser:

Coeficiente 1: Entre 100 y 150 Km.

Coeficiente 2: Entre 151 y 220 Km.

9.1.2 La extensión recomendada de cada etapa deberá ser como mínimo de un 35 % y como máximo de un 65 % del recorrido total de tramos cronometrados. El recorrido más extenso es recomendable disputarlo en la etapa 1.

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

9.1.4 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.

49. Si el organizador considera que por razones técnicas es conveniente colocar un área de reabastecimiento aunque la distancia entre parques sea menor a 100 Km., puede hacerlo

9.2 TIPO DE SUPERFICIES

Los tramos cronometrados se pueden disputar sobre superficies de tierra, hielo, nieve o asfalto.

Mixtas: Si hay cambio de piso, este debe ser precedido de una asistencia de 45 minutos.

Si existen tramos cortos de diferente superficie, se debe requerir una autorización a la FRADMyS.

9.3 CONDICIONES DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS

9.3.1 La distancia mínima no podrá ser menor a 2,50 kms.

La extensión máxima no deberá superar los 40 kms.

9.3.2 En el caso de caminos rectos, el Organizador deberá implementar sectores para reducir la velocidad tales como ingreso a campos, desvíos en caminos laterales, etc., siempre manteniendo el ancho del camino que se está transitando y con el piso

debidamente compactado.

9.3.3 No se deberán incluir dentro del recorrido de la misma etapa, tramos cronometrados que se disputen ida y regreso sobre el mismo tramo del camino.

9.4 ELECCIÓN DEL RECORRIDO

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

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

9.4.3 El Colegio de Comisarios podrá tomar la decisión, in situ, de cancelar o modificar el recorrido de un tramo cronometrado si por motivos de seguridad lo consideran conveniente.

9.5 CHICANAS / DESVIO DE CAMINO (Recomendable)

Se deberán extremar al máximo los recursos en el momento de seleccionar los caminos, debiéndose estudiar todas las alternativas posibles, y en el caso de rectas prolongadas diseñar

sectores para reducir significativamente la velocidad (entrada y salida de campos, desvíos provisorios, chicanas, etc.) Las chicanas que sean necesarias, se deberán armar entrando y saliendo de campos particulares o en su defecto fuera del camino principal; en caso de no ser

posible tendrán que estar armadas sobre el camino principal, de acuerdo a lo que indiquen las

Autoridades de La Prueba, las chicanas deben armarse según el instructivo entregado por la categoría.

En aquellos casos que un binomio se pase en una chicana, el mismo deberá volver para transitarla tal cual su dibujo, caso contrario que no la retomara o transitara, será recargado con una **penalización de 1 (uno) minuto** que le será sumada al finalizar la prueba. En caso de

colisión con alguno de los elementos que delimiten la chicana o desvió los Comisarios Deportivos podrán aplicar una sanción de acuerdo a la gravedad del hecho. En caso de obstrucción se deberá detener la marcha en la 2ª cinta a 0 km/h y el veedor de la misma será

el encargado de levantar dicha cinta para continuar la PE. El informe del veedor será inapelable.

En cada chicana habrá una persona de control que deberá llevar una planilla con los números

de cada auto de competición y su paso por la chicana. Dicha planilla será entregada a la camioneta barredora de la organización para su posterior entrega al Director de Carrera.

La persona de control deberá pertenecer a la organización y tendrá que estar debidamente identificada con un chaleco fluorescente mostrando su condición de veedor de la chicana.

DOCUMENTOS ESTÁNDAR Y CRONOGRAMAS

10.DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS DE LA FRAD

10.1 GENERALIDADES

Deberá cumplirse con el formato y procedimiento de los siguientes documentos, tal como figura en el Anexo II:

- Reglamento Particular de la Prueba (formato electrónico e impreso)
- Boletines (formato electrónico e impreso)
- Itinerario (formato electrónico e impreso)
- Libro de ruta (formato electrónico e impreso)
- Formulario de inscripción (formato electrónico e impreso)
- Listas de largada y resultados del rally (formato electrónico e impreso)

Los documentos publicados en forma electrónica no serán modificados una vez que se

efectuó

la publicación en la página Web del organizador, a menos que todas las tripulaciones y autoridades sean informadas y que las modificaciones sean destacadas.

10.2 LIBRO DE RUTA

El organizador debe proveer a la FRAD Mar y Sierras, un Libro de Ruta borrador, a efectos de su

revisión y aprobación, al menos 15 días antes de la fecha determinada para la finalización de la

prueba. La entidad que no cumpla con este requisito podrá ser sancionada

Todas las tripulaciones recibirán un libro de ruta conteniendo una descripción detallada del recorrido obligatorio. Deberá seguirse este itinerario y los diagramas de la dirección de la ruta.

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

enlace, y reingresa por el mismo lugar q salió, no será motivo de exclusión; en cambio, si lo hiciera por otro lugar, será penalizado a criterio de los Comisarios Deportivos. Cualquier otra desviación será informada a los Comisarios Deportivos.

10.3 CARNET DE CONTROL

10.3.1 Cada tripulación es responsable de:

- su carnet de control.
- de entregar el carnet de control en los controles y de la exactitud de las anotaciones.
- de cualquier anotación efectuada en el carnet de control. Por lo tanto, depende de la

tripulación entregar este carnet de control a los oficiales deportivos en el momento correcto, y revisar que se hayan anotado correctamente los tiempos.

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

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

10.3.4 Cualquier divergencia entre los tiempos anotados en el carnet de control de la tripulación y aquellos registrados en los documentos oficiales del rally, estará sujeta a una investigación de los comisarios quienes darán su veredicto final.

IDENTIFICACIÓN DEL AUTO

11. NÚMEROS DE COMPETENCIA

11.1 GENERALIDADES

11.1.1 Cualquier publicidad dentro de esta identificación es obligatoria y no puede ser rechazada por los concursantes.

11.2 VENTANAS LATERALES

Dos números para cada una de las ventanas laterales traseras que deberán ser de 20

centímetros de altura con un ancho de trazo de 25 mm, color naranja fluorescente (PMS 804) y

deberán ser reflectantes. Estos números se colocarán en la ventana lateral trasera adyacente a

los nombres de la tripulación.

11.3 PANEL DE TECHO

11.3.1 Un panel de techo de 50 cm de ancho por 52 cm de altura, a ser colocado en el techo con la parte superior hacia el frente del auto. Un número de competición de color negro opaco de 5 cm de ancho de trazo por 28 cm de altura, será desplegado sobre un fondo blanco opaco de 50 cm de ancho por 38 cm de alto.

11.3.2 Cualquier publicidad del organizador debe ser ubicada en un área del mismo ancho (50 cm) y 14 cm de altura (ó 2 x 7 cm de altura) situada sobre y/o debajo de los números.

12. PUBLICIDAD

12.1 RESTRICCIONES DE PUBLICIDAD

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

- ☐ esté autorizada por las leyes nacionales y las disposiciones de la CDA
- ☐ no sea ofensiva o cause perjuicios
- ☐ respete las reglamentaciones de los números de competición
- ☐ no interfiera con la visual de la tripulación a través de las ventanas

12.1.2 El nombre de participantes no puede estar incluido en la denominación de un rally o aparecer en los espacios de publicidad obligatorios del organizador.

12.1.3 El texto de cualquier publicidad del organizador de carácter obligatoria deberá estar claramente indicado en el Reglamento Particular, o informado en boletín oficial, antes del cierre de las inscripciones del rally.

12.1.4 El Organizador dispondrá de las dos punteras del paragolpe delantero y trasero, dos paneles para la puerta frontal con 55 centímetros

de ancho por 16 centímetros de altura incluyendo un borde blanco de 1 centímetro, cada

panel se colocará en forma horizontal en el borde de cada puerta frontal. También dispondrá de dos paneles de 40 cm. de alto por 20 cm. de ancho para lo cual los concursantes deben reservar el espacio para su colocación en la parte frontal de las puertas delanteras del auto y se colocará en forma vertical.

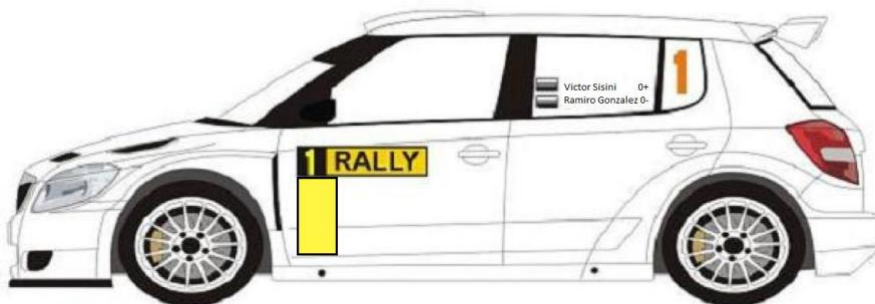
12.1.5 Si el concursante declina de usar esta publicidad, deberá abonar al organizador un arancel de equivalente a 1.000 litros de nafta Premium YPF según cotización del litro en el lugar donde se realice la competencia.

13. NOMBRES DE LOS PILOTOS Y COPILOTOS

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

- ☐ en helvética blanca la inicial del nombre y la primera letra del apellido en mayúscula, el resto del apellido en minúsculas.
- ☐ 6 centímetros de alto y con un ancho de trazo de 1.0 centímetros.
- ☐ El nombre del piloto será el nombre superior sobre ambos lados del auto.

14. PLACA DE LAS PUERTAS/NÚMEROS DE COMPETENCIA/NOMBRES DE LOS PILOTOS



CONDUCTA DE MANEJO

15. COMPORTAMIENTO

15.1 REGLAS GENERALES

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

15.1.2 Cuando los autos están sujetos a reglas de Parque Cerrado (art.2.9), ellos pueden ser movidos por la tripulación y oficiales deportivos, en otras situaciones otras personas pueden empujar el auto a mano. Otra manera de mover el auto que no sea por su propio motor o a mano, está prohibida, salvo expresa autorización de un oficial deportivo.

15.1.3 Exhibiciones de manejo puede ser realizadas solamente cuando el Reglamento Particular lo permita.

15.1.4 Las tripulaciones deberán siempre conducir en dirección del tramo cronometrado (excepto al único efecto de dar vuelta).

15.1.5 En un tramo de enlaces que es una ruta pública, el auto de competición debe conducido sobre sus cuatro ruedas girando libremente. Toda infracción será informada a los Comisarios quienes podrán imponer una penalidad.

15.2 DURANTE EL RECONOCIMIENTO

15.2.1 Se enfatiza que reconocimiento no es práctica. Todas las leyes de tránsito de Argentina deberán ser estrictamente respetadas, al igual que la seguridad y los derechos de los demás usuarios de las calles y los caminos.

15.2.2 El exceso de velocidad durante el reconocimiento incurrirá en una sanción que será acumulativa durante el campeonato y que se mencionan a continuación:

- ☐Primera vez: 30 segundos (en primera etapa)
- Segunda vez: Penalización de dos (2) minutos(en primera etapa)
- Tercera vez: Denegar la largada de esa prueba.

15.3 VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY

15.3.1 El exceso de velocidad durante los tramos de enlace en competencia, incurrirá en una sanción que será acumulativa durante el campeonato y quedará a criterio del Director de Carrera.

15.4 LEYES DE TRÁNSITO

15.4.1 A lo largo de todo el rally, las tripulaciones deberán observar las leyes nacionales de tránsito.

Las infracciones serán referidas al Director de Carrera.

15.4.2 En caso de que se produzca una infracción a las leyes de tránsito por parte de una tripulación participante del rally, los oficiales de policía que hayan advertido la infracción deberán denunciar al infractor de la misma forma que para los usuarios comunes de la ruta.

15.4.3 En caso de que la policía decida detener al piloto infractor, podrán solicitar la aplicación de cualquiera de las sanciones establecidas en el Reglamento Particular del rally, sujeto a lo siguiente:

☐que la notificación de la infracción se realice a través de canales oficiales y por escrito, antes de la publicación de la clasificación provisional final.

☐que las declaraciones formuladas estén lo suficientemente detalladas como

para que la identidad del piloto infractor sea determinada sin lugar a dudas, y que el lugar y momento de la infracción sean precisos.

15.4.4 Para la primera infracción que no sea por exceso de velocidad, una penalización a discreción de los Comisarios.

15.4.5 Para la segunda infracción de tránsito: una penalización de tres (3) minutos.

15.4.6 Para la tercera infracción de tránsito: exclusión aplicada por el Colegio de Comisarios.

INSCRIPCIONES, COBERTURA MÉDICA

16. PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

16.1 GENERALIDADES

La inscripción podrá hacerse efectiva en: FRAD MyS o encargado de la categoría Sr. Alejandro Flores al 0223154975375, o al mail prensamarysierrasgmail.com, mediante la página de Internet rallymarysierras.com.ar; Personalmente, vía mail, telefónica, telegrama o fax, y deberá contener los siguientes datos:

- ☐Nombre de la competencia a la que se inscribe
- ☐Nombre y Apellido del piloto y del navegante y procedencia
- ☐Marca, modelo y clase donde participa

La inscripción deberá ser efectuada hasta las 20 hs. del día jueves anterior a la fecha del rally

(Sin multa) y luego de vencido dicho plazo deberá abonarse una multa de \$2000 (dos mil pesos), dichas inscripciones cierran definitivamente 30 minutos antes de la verificación administrativa inicial.

Se exceptúa, de la multa por no inscribirse en término, a los pilotos que vengan de otra FRAD.

16.2 ENMIENDAS EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

Un concurrente puede reemplazar libremente el auto declarado en el formulario de inscripción por otro del mismo grupo y la misma clase, hasta el momento de la inspección técnica.

16.3 PARTICIPANTES EXTRANJEROS

Los concurrentes, pilotos y/o navegantes con licencias emitidas en otros países deben presentar la autorización de la ADN que le haya expedido su licencia según artículo 70, 109, 110 y 111 del CDI.

16.4 CAMBIO DE CONCURRENTE Y/O DE MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Luego del cierre de inscripciones, un miembro de la tripulación puede ser reemplazado con el

consentimiento de:

- Los organizadores, antes del comienzo de los controles administrativos.
- Los comisarios, luego del comienzo de estos controles y antes de la publicación de la lista de tripulaciones habilitadas para tomar la largada.

Solamente la FRAD MyS puede autorizar el reemplazo de ambos miembros de la tripulación o

del concurrente.

16.5 COMPROMISO DE LOS CONCURRENTES Y MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Por el solo hecho de firmar el formulario de inscripción, el concurrente y la tripulación, se someten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el RDA y sus anexos, a estas disposiciones y el Reglamento Particular del rally.

16.6 COBERTURA MÉDICA

Todos los participantes, piloto y copiloto, en el momento de la verificación administrativa, deben acreditar poseer cobertura médica para el caso de accidentes en competencias automovilísticas.

Quien no disponga de cobertura médica acreditando su vigencia, no podrá participar de la competencia.

17. CLASES

☐ **RC MR**

☐ **RC2SPORT**

☐ **JUNIOR**

☐ **R3**

☐ **A**

☐ **N7**

☐ **N3**

☐ **N2**

☐ **N1**

☐ **N1 Light**

☐ **A Histórica**

17.1 CAMBIO DE CLASE LUEGO DE LA INSCRIPCIÓN

En el momento de la verificación técnica, si no hay correspondencia entre el auto presentado y

la de la clase/grupo que aparece en la inscripción, los Comisarios pueden transferirlo a la clase/grupo correspondiente que recomienden los Comisarios Técnicos.

17.2 VERIFICACIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA PREVIA:

Las tripulaciones deberán presentarse en los horarios y lugares establecidos en el Libro de Reglamento Deportivo Campeonato Rally Mar y Sierras 2023

Ruta

para realizar las mismas, toda tripulación que se presente fuera del horario sin causa

justificada y comunicada previamente a los Organizadores, será pasible de la aplicación de una

multa en efectivo o recargo de tiempo.

17.3 REUNIÓN PREVIA DE PILOTOS:

Las tripulaciones deberán presentarse en los horarios y lugares establecidos en el Libro de Ruta

para realizar las mismas, toda tripulación que se presente fuera del horario sin causa

justificada y comunicada previamente a los Organizadores, será pasible de la aplicación de una

multa en efectivo o recargo de tiempo.

RECONOCIMIENTO

18. RECONOCIMIENTO

18.1 AUTOS DE RECONOCIMIENTO

18.1.1 Requisitos comunes

- ☐ El auto deberá estar pintado en un solo color, sin publicidad, calcomanías, etc.
- ☐ Se autoriza el uso de protección para los bajos del chasis (que cumpla con las disposiciones del Grupo N).
- ☐ Se autoriza el uso de dos faros adicionales homologados.
- ☐ La tripulación puede usar un sistema de intercomunicación "Liviano" (sin cascos).
- ☐ Se puede colocar equipos de navegación a bordo.
- ☐ Llevar pegado en el parabrisas delantero un calco de 20 x 20 cms con el número del vehículo.
- ☐ Se pueden utilizar autos que conformen las siguientes especificaciones:

18.1.2 Autos y/o camionetas estándar

Autos y/o camionetas estándar totalmente sin modificar, tal como se ofrecen a la venta al público en general.

18.1.3 Autos de producción

- El motor será de producción en serie (que cumpla con las disposiciones del Grupo N)
 - ☐ La caja de cambios será de producción en serie (que cumpla con las disposiciones del Grupo N).
 - ☐ El escape será de producción en serie con un nivel máximo de ruido dentro de la tolerancia legalmente permitida por el país organizador.
 - ☐ Las suspensiones deberán cumplir con las disposiciones del Grupo N.
 - ☐ Los asientos serán de producción de serie.
 - ☐ Cinturones de seguridad de producción de serie (inerciales).
 - ☐ Las llantas son libres dentro de los límites del Anexo J, Grupo N.

18.2 NEUMÁTICOS PARA AUTOS DE RECONOCIMIENTO

Los neumáticos utilizados para el reconocimiento serán:

- a) neumáticos de producción en serie homologados para ruta de asfalto.
- b) neumáticos libres para tierra/ripio, salvo que se establezca de manera distinta en el Reglamento Particular.

18.3 DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO

18.3.1 Horarios. El reconocimiento deberá tener lugar de acuerdo con horarios fijados por el organizador. La participación en el reconocimiento no es obligatoria.

18.3.2 El reconocimiento fuera del cronograma dado por los organizadores es considerado una infracción seria y será informada a los Comisarios Deportivos quienes podrán aplicar alguna de las penalidades consignadas en los Art. 152 y 153 del RDA.

18.3.3 Cualquier denuncia elevada por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos,

será tratada en la primera reunión del Colegio.

18.3.4 Velocidad durante el reconocimiento. El organizador debe determinar el límite de velocidad en los tramos de pruebas especiales. Tales límites deberán aparecer en el Reglamento Particular y podrán ser verificados en cualquier momento durante el reconocimiento.

18.3.5 Práctica Libre / Shakedown. Es obligatorio incluir el recorrido en el programa de reconocimientos.

VERIFICACIONES TÉCNICAS

19. ANTES DE LA LARGADA

19.1 GENERALIDADES

19.1.1 Los autos deben ser presentados a la verificación técnica en los horarios que establece el programa oficial de la competencia. Se pueden presentar por medio de un representante del equipo, salvo que disponga lo contrario el Reglamento Particular.

19.1.2 La verificación técnica realizada antes de la largada será de naturaleza completamente general, marca y modelo del auto, conformidad del auto con la clase en la cual está inscripto, conformidad con los códigos de circulación en ruta.

Por otra parte esta actividad incluirá la identificación del auto, chasis, bloque de motor, turbo compresores, caja, diferenciales, etc.

Vale considerar además, que estas u otras identificaciones pueden ser hechas en cualquier momento de la prueba.

19.1.3 En la verificación técnica a los competidores se les puede requerir que presenten todos los ítems de vestimenta que se vaya a utilizar en la prueba.

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

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

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

20. DURANTE EL RALLY

20.1 CONTROLES ADICIONALES

Se podrán efectuar controles sobre los ítems de seguridad, incluyendo la indumentaria, así como también el auto, las partes y/o conjuntos que fueron precintados, en cualquier momento durante el evento, incluyendo Practica Libre, Prueba Clasificatoria y Shakedown, cuando sea aplicable.

20.2 RESPONSABILIDAD DE LAS TRIPULACIONES

20.2.1 El concurrente es responsable de la conformidad técnica de su auto en el desarrollo de todo el rally.

20.2.2 En el caso de que una tripulación deba remplazar una parte o conjunto identificado durante la asistencia, lo deberá notificar a las autoridades, para que estas se encarguen de volver a marcar el elemento que se coloca en remplazo y verificar el sustituido si es que se lo considera conveniente.

20.2.3 En caso de que se coloquen marcas de identificación, es responsabilidad del concurrente ver que se preserven intactas a partir de la verificación técnica inicial y hasta el final del rally. En caso de que éstas faltaran, se informará a los comisarios.

20.2.4 Es también responsabilidad de los concurrentes ver que cualquier parte del auto

que se haya manipulado durante la inspección técnica se haya reinstalado correctamente.

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

21. VERIFICACIONES FINALES

21.1 PARQUE CERRADO FINAL

Luego de cumplir con el último control horario, los autos deberán ser colocados en un parque

cerrado donde permanecerán hasta que sea abierto por decisión de los comisarios.

21.2 SELECCIÓN DE AUTOS

La inspección posterior al evento que involucre el desmantelamiento de un auto puede ser llevada a cabo tanto a discreción de los comisarios como en virtud de una protesta o mediando la recomendación del director de carrera a los comisarios.

La cantidad mínima de autos que deben someterse a la verificación técnica será:

Los dos primeros autos clasificados por clase en la clasificación final, más el ganador de cada etapa, si no estuviera entre ellos.

Además, cualquier otro vehículo que las autoridades de la prueba consideren conveniente verificar, haya finalizado o no la prueba.

21.3 FICHA DE HOMOLOGACIÓN

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

21.4 TIEMPO DISPONIBLE

El tiempo disponible para las verificaciones finales, o sea el tiempo que media entre el arribo de

los autos al recinto de verificaciones como figura en el Reglamento Particular y la hora de publicación de la Clasificación Final, no debe ser menor de 2 (dos) horas.

SHAKEDOWN- PRÁCTICA LIBRE

22. REQUISITOS PARA LA SESIÓN DE PRÁCTICA (SHAKEDOWN)

22.1 GENERALIDADES

La sesión de práctica deberá organizarse como una oportunidad de promoción y de prueba de

los autos por parte de los concursantes.

22.2 DESARROLLO DEL SHAKEDOWN

22.2.1 La sesión de práctica (shakedown) se llevará a cabo sobre un tramo representativo de los caminos en que se desarrollarán los tramos cronometrados, como si fuera una instancia de carrera dentro del rally e incluirá todas las medidas de seguridad adecuadas.

Las tripulaciones también deben ajustarse a esas medidas de seguridad.

22.2.2 La sesión de prácticas puede desarrollarse también usando el recorrido de la prueba súper especial o parte de un tramo cronometrado del rally.

22.2.3 El tipo de piso y las características del camino en que se lleve a cabo el shakedown, deben ser similares a la mayoría de los que se utilicen en los tramos cronometrados.

22.2.4 Se realizarán los días viernes en los horarios que se detallen en el Reglamento Particular divididas en grupos de acuerdo a la cantidad y características de los autos inscriptos.

22.3 DESCARGO DE RESPONSABILIDAD

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

22.4 REQUISITOS TÉCNICOS

Antes de la sesión de práctica los autos deberán pasar por la verificación técnica.

22.5 ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN

Un concursante cuyo auto se avería durante el shakedown, debe no obstante asistir a la ceremonia de largada.

22.6 EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y LOS PASAJEROS A BORDO

Durante el shakedown, cualquier persona a bordo del auto, debe utilizar cascos y toda la vestimenta y equipamiento de pilotos y tener sus cinturones correctamente ajustados.

Cualquier infracción será penalizada.

22.7 ACTIVIDADES PROMOCIONALES

Estas actividades deberán ser anunciadas por medio de una planilla al Directo de la Prueba detallando la cantidad de pruebas a realizar por cada auto participante.

CONTROLES

23. CONTROLES – REQUISITOS GENERALES

23.1 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

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

23.2 TIEMPO DE DETENCIÓN EN ÁREAS DE CONTROL

El tiempo de detención dentro de cualquier área de control se limita al tiempo necesario

para

realizar las operaciones de control.

23.3 HORARIO DE INSTALACIÓN y FUNCIONAMIENTO

23.3.1 Los controles deberán estar listos para funcionar por lo menos 40 minutos antes del tiempo previsto para el pasaje del primer auto en competencia.

23.3.2 Salvo decisión en contrario de parte del director de carrera, cesarán sus operaciones 15 minutos después del tiempo ideal de llegada del último auto de competición, mas el tiempo de exclusión.

23.4 SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN

23.4.1 Las tripulaciones deberán hacer el control de ingreso en la secuencia correcta y en la dirección de la ruta del rally, bajo pena de exclusión pronunciada por el director de carrera.

23.4.2 Está prohibido reingresar al área de control.

23.5 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

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

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

23.6 ZONA PARA LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Una zona para trabajo de la prensa puede ser establecida previa a la pancarta amarilla de entrada a los parques de asistencia, asistencias remotas, parques de reagrupamiento o parques de espera anteriores a la ceremonia final del podio.

23.7 CAMARAS A BORDO :

A bordo de cada vehículo se aconseja contar con una cámara de grabación digital, ubicada en el

interior del habitáculo de manera tal de que la toma de imágenes se realice hacia el frente del

auto, permitiendo observar el camino a recorrer y la parte del capot.

La cámara debe permanecer encendida y grabar imágenes durante el recorrido completo de una

de las Pruebas Especiales, desde el momento de registro en el CH de largada hasta el fin de zona en

el final de la PE. El correcto funcionamiento de la cámara como así también la dirección y enfoque

de las imágenes tomadas, es responsabilidad exclusiva de la tripulación.

La cámara podrá ser requerida por las Autoridades de la Prueba en cualquier momento durante el

desarrollo del Rally, a los efectos de realizar las comprobaciones que consideren convenientes.

Así mismo se aclara que de la única manera para poder realizar un reclamo pertinente, frente a un informe de algún Juez de Hecho o veedor, será con las imágenes aportadas por la tripulación, de no ser así, no se tomará en cuenta el reclamo y las autoridades actuarán de acuerdo al informe recibido.

La cámara a bordo y su correspondiente soporte deberá hacerse de manera tal de no representar

un riesgo para la tripulación. Los Comisarios Técnicos y los Comisarios Deportivos podrán

establecer la reinstalación de la misma en otro lugar del habitáculo si así lo considerasen.

El organizador puede establecer puntos solamente para el cambio de los tapes de las cámaras

a bordo dentro del itinerario de la prueba. Deben ser informados en un boletín que puede ser

emitido por el Director de la Prueba).

Los tapes también pueden ser cambiados en las zonas reservadas a la prensa, en los

reagrupamientos o parques cerrados o a la salida de las asistencias remotas, pero siempre con

la presencia de un miembro de la tripulación o del equipo. La operación debe ser supervisada

por un oficial deportivo.

23.8 CONTROLES DE PASO

En estos controles, identificados por las pancartas que figuran en el Anexo I, los oficiales deberán estampar y/o firmar simplemente el carnet de control tan pronto como les sea entregado por la tripulación, sin indicar el tiempo de paso.

24. CONTROLES HORARIOS

24.1 FUNCIONAMIENTO

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

24.2 PROCEDIMIENTOS DE CONTROL

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

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

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

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

24.2.5 Entonces, manualmente o por medio de un dispositivo de impresión, el oficial en funciones anotará la hora real de presentación en el carnet de control que le fue

entregado, y nada más.

24.2.6 El horario ideal de control es el obtenido al sumarle al horario de largada de ese sector, el tiempo permitido para completar el tramo. Esos tiempos son expresados al minuto.

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

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

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

24.2.10 Cualquier diferencia entre el horario ideal de presentación y el real se sancionará de la siguiente manera:

a) Por retraso: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.

b) Por adelanto: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

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

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

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

24.3 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UN TRAMO CRONOMETRADO

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

24.3.1 En el control horario al finalizar un tramo de enlace, el oficial correspondiente ingresará en el carnet tanto el horario de chequeo de la tripulación y su tiempo provisorio de largada. Deberá haber una brecha de 3 minutos para permitir que la tripulación se prepare para la largada del tramo y vaya a la línea de largada.

24.3.2 Si dos o más tripulaciones hacen el chequeo en el mismo minuto, sus tiempos provisorios de largada para ese tramo serán en orden de sus tiempos relativos de llegada al control horario precedente. Si los tiempos de llegada al control horario precedente coinciden, se tendrán en cuenta los tiempos en el control horario anterior a aquel, y así sucesivamente.

24.3.3 Una vez que haya hecho el chequeo en el control horario, el auto concursante será conducido al control de largada de la prueba especial desde donde la tripulación deberá salir de acuerdo con el procedimiento establecido en estas disposiciones.

24.3.4 Si hubiera alguna diferencia entre los tiempos provisorios y reales de largada, el tiempo ingresado por el oficial en la largada del tramo cronometrado será obligatorio, a menos que el colegio de comisarios decida en contrario.

24.3.5 El tiempo de largada del tramo cronometrado será entonces el tiempo de largada para calcular la hora de presentación en el próximo control horario.

24.3.6 El carnet de control debe ser devuelto a la tripulación en el minuto precedente al de su largada.

25. EXCLUSIÓN POR DEMORA

25.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

Cualquier demora que exceda los 15 minutos del tiempo previsto entre dos controles horarios

de la carrera o una demora acumulativa de 30 minutos al final de cada sección o etapa del rally, resultará en que el concursante en cuestión sea removido de la clasificación por el director de carrera.

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

La tripulación puede sin embargo volver a reiniciar el rally en la etapa 2 de acuerdo con las reglamentaciones del Campeonato Mar y Sierras.

25.2 LLEGADA ADELANTADA

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

25.3 NOTIFICACIÓN DE LAS EXCLUSIONES

La exclusión por exceder el tiempo máximo permitido de demora podrá ser anunciada solamente al final de la sección.

26. CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

26.1 PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO

26.1.1 Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones recibirán instrucciones sobre sus tiempos de largada. Luego deberán conducir sus autos como lo indiquen los oficiales a cargo a una zona con régimen de parque cerrado donde los motores deberán ser detenidos y la tripulación deberá dejar el parque cerrado.

26.1.2 Cuando un reagrupamiento no excede los 15 minutos, las tripulaciones pueden permanecer en el parque de reagrupamiento.

26.2 LARGADA DE UN REAGRUPAMIENTO

Excepto después del reagrupamiento nocturno, los autos deberán volver a salir en el orden de

llegada al reagrupamiento o al control horario previo al parque de asistencia, según corresponda.

TRAMOS CRONOMETRADOS

27. GENERALIDADES

27.1 TOMA DE TIEMPOS

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

de segundo.

28. LARGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO

28.1 PUNTO DE LARGADA

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

la línea de largada.

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

28.2 PROCEDIMIENTO DE LARGADA

28.2.1 El equipamiento electrónico de largada deberá estar claramente visible a la tripulación desde la línea de largada y podrá ser desplegado como reloj de cuenta regresiva y/o como sistema de luces secuenciales. En ambos casos el sistema deberá estar descrito en el Reglamento Particular del evento.

28.2.2 El procedimiento electrónico de largada, puede ser acoplado a un dispositivo para detectar y registrar el tiempo si un auto sale de la línea de largada antes de la señal correcta (falsa largada).

28.3 PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA

En caso de tener que usar un procedimiento manual de largada luego de devolver el carnet de

controla la tripulación, el oficial de largada hará una cuenta regresiva en voz alta: 30"-15"-10"

y los últimos cinco segundos uno por uno. Cuando hayan transcurrido los últimos cinco segundos, deberá darse la señal de largada.

28.4 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN

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

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

28.4.3 La tripulación que con su auto no pudiera largar por sus propios medios, deberá permanecer dentro del habitáculo hasta que se le de la señal de largada, pudiendo descender y empujar el auto para sacarlo dentro de los 20 segundos de la línea de largada. Cualquier auto que no pueda salir de la línea de largada dentro de los 20 segundos de dada la señal para hacerlo, se toma por abandonado y el auto será removido inmediatamente a un lugar seguro. Cualquier anomalía, será informada a los Comisarios quienes podrán sancionar de acuerdo a la gravedad del hecho.

28.5 RETRASO DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Si la salida de un tramo cronometrado se ha retrasado en más de 20 minutos, por lo menos un

vehículo de seguridad deberá pasar por el tramo antes del paso del siguiente auto en competencia con el fin de advertir a los espectadores que el tramo está por comenzar nuevamente. Como alternativa el tramo cronometrado será detenido.

28.6 FALSA LARGADA

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

☐1ra. Falta 10 segundos

☐2da. Falta 1 minuto

☐3ra. Falta 3 minutos

Faltas posteriores: a discreción del colegio de comisarios.

Estas sanciones no evitarán que el colegio de comisarios imponga penas más severas si lo entendiera necesario. Para el cálculo del tiempo se deberá considerar el tiempo real de largada.

29. FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

29.1 LINEA DE LLEGADA

Los tramos cronometrados deberán finalizar en una línea de llegada en velocidad y con todos

los medios de seguridad previstos. Está prohibida y se denunciará a los Comisarios la detención entre la pancarta amarilla de advertencia y la pancarta de stop. Los tiempos serán tomados en la línea de llegada, por medio de una barrera/célula electrónica conectada a relojes con registro impreso, y serán respaldados por cronómetros. Los controladores de tiempo deberán estar ubicados a nivel de la línea de llegada, indicada por una pancarta que muestra una bandera cuadriculada sobre un fondo rojo. Cualquier anomalía en este punto,

será informada y evaluada por las autoridades, quienes decidirán si hay sanción a aplicar.

29.2 PUNTO DE STOP

La tripulación deberá reportarse al punto de detención indicado con una pancarta “STOP” color rojo, para tener su tiempo de llegada que deberá ser registrado en el carné de control (hora, minuto, segundo y décima de segundo). Si los controladores de tiempos no pudieran dar el tiempo exacto de llegada a los oficiales apostados en el punto stop en forma inmediata, estos últimos pueden solamente sellar (firmar) el carné de control de la tripulación y el tiempo del tramo será registrado en la próxima área de neutralización o control de reagrupamiento.

30. INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Cuando se interrumpe o detiene un tramo cronometrado por cualquier motivo, se otorgará el

mejor tiempo de las pasadas anteriores de esa misma PE y en caso de que no las hubiese el de la

inmediata posterior, *teniendo en cuenta tiempos normales y lógicos para cada participante (ej de*

tiempo no logico empleado en una PE: dónde se detuvo a cambiar un neumático). Para asignar

tiempos, se puede colocar o modificar hasta el final de etapa, aconsejándose de ponerlo lo más

rápido posible. Para la carga y continuidad en el sistema de cómputos, se puede cargar un determinado registro, que luego puede llegar a variar de acuerdo a la continuidad de los tramos.

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

Si falta competir una clase en su totalidad, a esta se le asignará un tiempo similar a todos sus participantes por igual. Sin embargo, ninguna tripulación que sea responsable en forma

individual o conjunta de detener el tramo, puede beneficiarse de esta medida. A ésta se le asignará el tiempo que realmente haya establecido, si lo hubiera.

31. SEGURIDAD DEL CONCURSANTE

31.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES

Siempre que un auto esté en movimiento en un tramo cronometrado, la tripulación deberá usar cascos, toda la indumentaria de seguridad requerida y deberán tener los cinturones de seguridad abrochados y ajustados. Cualquier incumplimiento será sancionado por el Director de Carrera, quien podrá además referir el asunto a los comisarios.

31.2 SEÑALES DE SOS/OK

31.2.1 Cada tripulación dispondrá en su Libro de Ruta de una señal que consistirá en un signo rojo “SOS” y en el reverso un signo verde “OK”.

Durante la competencia deberá tener fácil acceso a la misma y mostrarla según se detalla en los siguientes artículos:

31.2.2 En caso de que un accidente en el cual se requiera atención médica urgente, cuando sea posible se desplegará en forma inmediata la señal roja “SOS” a los autos que sigan y a cualquier vehículo que intente brindar asistencia.

31.2.3 Cualquier tripulación que haya desplegado la señal “SOS” o que vea un auto que haya sufrido un accidente mayor donde ambos miembros de la tripulación se vean en el interior del auto pero sin desplegar la señal roja “SOS”, deberán parar en forma inmediata y sin excepción para brindar asistencia. Todos los autos que sigan deberán también parar. El segundo auto en escena procederá a informar al próximo punto de radio. Los autos subsiguientes deberán dejar la ruta despejada para el acceso de los vehículos de emergencia. Todas las tripulaciones detenidas por este procedimiento, recibirán un

tiempo apropiado de acuerdo a lo que menciona el Art. 30.

31.2.4 En caso de un accidente donde no se requiera atención médica inmediata, un miembro de la tripulación deberá mostrar la señal "OK", a los vehículos que sigan y a cualquier vehículo que intente prestar asistencia.

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

31.2.6 Cualquier tripulación que pueda cumplir con las reglas anteriores pero no lo haga, será informada al director de carrera y se le aplicará una exclusión parcial de la etapa y sin perjuicio de alguna otra sanción que las autoridades deportivas consideren factible.

31.2.7 El libro de ruta debe contener una página detallando el procedimiento a aplicar en caso de accidentes.

31.2.8 Cualquier tripulación que se retire del rally deberá informarlo a los organizadores lo antes posible, excepto en los casos de fuerza mayor. Cualquier tripulación que no cumpla quedará sujeta a una sanción a discreción del colegio de comisarios.

31.3 INFORMES DE ACCIDENTES

Si una tripulación estuviera involucrada en un accidente en el cual un miembro del público haya sufrido daños físicos, el piloto y copiloto deberán informar de este hecho al siguiente punto de radio, indicado en el libro de ruta y señalizado en el camino. Además se deberá cumplir con la legislación relativa a procedimientos en caso de accidentes, vigente en la provincia en que se realiza el rally.

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

acuerdo a lo que menciona el Art. 30.

31.4 TRIÁNGULO ROJO

31.4.1 Cada auto en competencia deberá llevar un triángulo reflectante rojo el cual, en

caso de que un auto se detenga en un tramo cronometrado, deberá ser colocado en una posición visible por parte de un miembro de la tripulación por lo menos 50 metros antes de la posición del auto, para advertir a los siguientes pilotos. Cualquier tripulación que no cumpla con esta norma estará sujeta a penalizaciones a criterio de los comisarios.

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

31.5 EL USO DE BANDERAS AMARILLAS

31.5.1 Al pasar por una bandera amarilla desplegada, el piloto deberá reducir la velocidad en forma inmediata, mantener esta velocidad reducida hasta el final del tramo cronometrado, y seguir las instrucciones de los oficiales o integrantes de autos de seguridad que encontrase a su paso. Las banderas se desplegarán a todos los puntos de radio que precedan al incidente. El incumplimiento de esta regla implicará una sanción a criterio de los comisarios.

31.5.2 A toda tripulación que se le haya mostrado la bandera amarilla, se le asignará un tiempo estimado, tal como lo establece el Art. 30.

32. PRUEBAS SÚPER ESPECIALES

32.1 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

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

32.1.2 La inclusión de una prueba súper especial es optativa

32.2 DISPUTA DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

Las disposiciones específicas relacionadas con la disputa, orden de largada e intervalos de tiempo de una prueba súper especial quedan a entera discreción del organizador. Sin embargo, la información se deberá incluir en el Reglamento Particular del rally.

32.3 DETENCION EN LA DISPUTA DE UNA PSE

Si una tripulación no puede completar el recorrido de una Prueba Súper Especial, su auto será

trasladado por los organizadores hacia el camino inmediatamente posterior al control final de

la PSE, o directamente al Parque de Asistencia o al Parque Cerrado según corresponda.

El tiempo que se le asignará a quien no complete la prueba, debe figurar en el Reglamento Particular o en un complemento adjunto.

32.4 NO CUMPLIR CON LA SECCION 1 DE LA ETAPA 1 (PRUEBA SÚPER ESPECIAL)

Para las tripulaciones que no se presentaran a largar la prueba súper especial que se realice como sección 1 de la etapa 1 (si la hubiera), que tuvieran fallas durante su disputa o quedaran

detenidos entre el punto stop y el parque de reagrupamiento nocturno, y no pudieran llegar a

este por sus propios medios, se le permitirá continuar la prueba desde la sección 2 de la etapa

1. El reglamento particular especificará la forma en que el auto será trasladado al reagrupamiento nocturno y el tiempo que se le asignará en la prueba súper especial será el peor tiempo de su clase más un (1) minuto o bien alguna otra asignación que especifique el RPP.

32.5 PLAN DE SEGURIDAD

Se deberá entregar a la FRAD MyS un plan de seguridad por separado que cumpla con el

Reglamento Deportivo Campeonato Rally Mar y Sierras 2023

plan

estándar para información de las autoridades designadas para el rally.

PARQUE CERRADO

33. REGLAS DEL PARQUE CERRADO

33.1 APLICACIÓN

Los autos quedan sujetos a las reglas del parque cerrado:

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

33.1.2 A partir del momento en que ingresan a un área de control hasta que la abandonan.

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

33.2 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO

33.2.1 Tan pronto como el auto sea estacionado en el parque cerrado, los pilotos deben detener el motor y la tripulación debe dejar el parque cerrado. No se permite que ninguna persona permanezca en un parque cerrado, excepto los oficiales del rally con funciones específicas.

33.2.2 En las salidas, las tripulaciones pueden ingresar al Parque Cerrado 10 minutos antes de su hora oficial de partida.

33.3 EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO

Solamente los oficiales y/o los miembros de la tripulación están autorizados a empujar el auto

de competencia dentro de un Parque Cerrado.

33.4 VERIFICACIONES TÉCNICAS

Las verificaciones técnicas pueden ser realizadas dentro del parque cerrado por los comisarios

técnicos.

33.5 COBERTORES PARA EL AUTO

El uso de cobertores para cubrir el auto es opcional.

33.6 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO

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

33.6.2 Bajo la supervisión de un comisario técnico, la tripulación y hasta 3 personas del equipo pueden cambiar el parabrisas o ventanas del auto.

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

NUMERACIÓN, LARGADAS, ORDEN DE LARGADA

34. NUMERACIÓN

34.1 ASIGNACION DE NÚMEROS

La numeración será fija según detalla el artículo 34.2 y el orden de largada del rally se hará de acuerdo a las homologaciones CDA y luego las Zonales y al ranking en base a los puntos que logre en 2023, a excepción de quienes posean prioridades.

Para la primera carrera se tendrá en cuenta los puntos obtenidos en 2022. (No se utilizará el número 13).

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

La FRAD MyS, a través del Colegio de Comisarios Deportivos (artículo 141 del CDI), tendrá la posibilidad de asignar la numeración que considere oportuna a cualquier tripulación que por sus antecedentes y/o características técnicas de su auto, entiendan que no se ajusta a las que corresponde de acuerdo al ordenamiento precedente.

34.2 NUMERACIÓN FIJA POR CLASE

- ☐ **RCMR:** 1 AL 50
- ☐ **RC2SPORT:** 51 AL 99
- ☐ **JUNIOR:** 101 AL 199
- ☐ **R3:** 201 al 299
- ☐ **A:** 301 AL 399
- ☐ **N7:** 401 AL 499
- ☐ **N3:** 501 AL 599
- ☐ **N2:** 601 AL 699
- ☐ **N1:** 701 AL 799
- ☐ **N1 Light:** 801 AL 899
- ☐ **A Historica:** 901 AL 999

35. LARGADA DEL RALLY

35.1 CEREMONIA DE COMIENZO DEL RALLY

Se puede organizar una ceremonia de largada protocolar para mejorar el interés promocional

y mediático del rally. La coordinación estará a cargo del Organizador. El intervalo y el orden de

salida quedan a discreción del organizador. El cronograma y lugar de cualquier ceremonia deberá ser indicado en el Reglamento Particular.

Esta ceremonia no forma parte de los controles y tiempos de la prueba. A ese efecto el rally comienza en el CH0.

Cuando una tripulación esté imposibilitada de participar de la largada ceremonial con su auto

de competencia, se le permitirá comenzar el rally en el control horario de inicio competitivo de

la prueba, en el horario de largada que se le haya asignado, siempre que notifique de su problema a los comisarios antes de su primera reunión y sujeto al pasaje de su auto por los chequeos técnicos necesarios. De todas maneras, la tripulación en cuestión deberá asistir a la

largada ceremonial luciendo sus buzos o vestimenta del equipo y en su debido horario.

35.2 DEMORA MÁXIMA EN LA LARGADA

Cualquier tripulación que se presente más de 15 minutos tarde a la largada de un tramo, no se

le permitirá la largada.

35.3 PROMOCIONES

Los pilotos y tripulaciones participantes tienen la obligatoriedad de participar en los eventos promocionales, organizados por la promotora tales como, la firma de autógrafos y cualquier otro evento organizado a efectos de la promoción de la categoría.

Los pilotos involucrados serán debidamente notificados por el Director de comunicaciones de

la categoría sobre sus funciones, responsabilidades, horarios y ubicación.

Las sanciones q se podrán establecer por el incumplimiento de la presente así como la falta de

puntualidad en los horarios establecidos y/o asignados, serán definidas por el Director de la prueba.

36. ÓRDENES DE LARGADA, SISTEMA RALLY 2E INTERVALOS

36.1 REQUISITOS ORDEN DE LARGADA INICIAL

El orden de largada inicial no debe ser cambiado hasta que por lo menos el 10% del total de la

distancia de tramos cronometrados detallados en el itinerario, haya sido completado.

36.2 ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1

36.2.1 El orden de largada de la etapa 1 será como figure en el reglamento particular de la prueba.

36.2.2 Para la primera fecha del campeonato, se utilizará como referencia el de la clasificación final del año precedente.

La FRADMyS decidirá el orden de los pilotos que no hayan obtenido puntaje el año anterior.

Luego de la primera fecha el orden se realizara de acuerdo al campeonato actualizado

2023 a excepción de los campeones actuales de cada clase que tendran la prioridad en el orden de largada.

36.3 ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS SUBSIGUIENTES

36.3.1 El orden de largada para las etapas subsiguientes se basará en la clasificación general por clases hasta la etapa precedente.

36.3.2 Los participantes “reenganchados” serán ordenados dentro de la clasificación de la etapa precedente por las autoridades de la prueba, de acuerdo con los Comisarios

Deportivos.

36.4 RELARGADAS SISTEMA RALLY 2

GENERAL

36.4.1 A menos que se indique lo contrario en el Reglamento Particular del rally, se puede asumir

que una tripulación que no haya completado una sección reinicie el rally desde el comienzo de la

siguiente sección después del reagrupamiento nocturno, a menos que confirme lo contrario al

Director de la Prueba completando el formulario ubicado en el parte posterior del libro de ruta

("abandono definitivo") y presentarlo con al organizador lo antes posible y, si es viable, antes de

la publicación del orden de largada de la etapa siguiente.

36.4.2 Después de que el Director de la Prueba ha recibido la notificación de un abandono, la tripulación debe entregar su tarjeta de tiempos. Cuando el abandono es en una prueba especial

o en un control de Stop, ese tiempo de esa prueba especial no se registrará y el Art. 36.4.1 se aplicará. (Rally 2)

36.4.3 En caso de exceder el atraso máximo permitido según de estas reglamentaciones, el competidor en cuestión podrá relargar después del próximo reagrupamiento nocturno. La penalización de tiempo se aplicará según el art. 36.4.7 desde el CH en el que el competidor en

cuestión ha excedido el atraso máximo permitido.

36.4.4 Cualquier tripulación que se haya retirado de una sección el último día del rally no será clasificada.

36.4.5 Cualquier tripulación que abandone deliberadamente con la intención sospechada de

obtener una ventaja con este procedimiento será juzgada por los Comisarios Deportivos, quienes

pueden no permitir que la tripulación vuelva a re-largar. Los Comisarios Deportivos pueden

aplicar sanciones contra el Competidor y/o la tripulación involucrada de acuerdo con el Artículo

11.9 del Código.

PENALIZACIONES

36.4.7 Para todas las tripulaciones que re-larguen, se aplicará una penalización en tiempo. Por cada prueba especial o prueba súper especial perdida, esta penalización será de 10 minutos, a

menos que el Reglamento Particular establezca otra penalización para la Prueba Súper Especial

(sección 1 de la etapa 1).

36.4.8 Esta penalización en tiempo se agregará al tiempo más rápido de la clase para cada prueba

especial perdida, que incluirá la prueba especial o la prueba súper especial en la que la tripulación se retiró.

36.4.9 En caso de que el abandono ocurra después de la última prueba especial o súper especial

antes de un reagrupamiento nocturno, se considerará que la tripulación se retiró en esa última prueba especial o súper especial. Si una tripulación afectada ha establecido el mejor tiempo de

su clase en esa última prueba especial, se tendrá en cuenta su propio tiempo para la aplicación de la penalización de tiempo.

36.5 INTERVALO DE LARGADA

Al menos las quince (15) primeras tripulaciones que larguen cada etapa, estarán distanciadas

entre sí, por un intervalo mínimo de dos minutos, lo mismo pasara en los saltos o cambios de

clase.

Para los restantes participantes el intervalo será de un (1) minuto mínimo.

36.6 REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS

El director de la prueba puede, por razones de seguridad y con conocimiento de los comisarios, reposicionar a los pilotos o cambiar el intervalo de tiempo entre los autos (artículo 141 del CDI).

ASISTENCIA

37. ASISTENCIA – CONDICIONES GENERALES

37.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA

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

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

37.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA

37.2.1 La presencia de personal del equipo o cualquier vehículo de transporte del equipo (incluyendo helicópteros) está prohibido dentro de un radio de un kilómetro de su auto en competencia, con excepción de:

- ☐ en parques de asistencia y en zonas de asistencia remota.
- ☐ para un miembro del equipo por auto en áreas oficiales de lavado de autos en los

tramos cronometrados (desde la pancarta amarilla de comienzo del control horario hasta la pancarta de stop al final del tramo).

☐ Mientras el auto se encuentre en una zona destinada a los medios, si la hubiera.

☐ Cuando los autos en competencia que siguen la ruta prescrita en el libro de ruta (enlaces) usando la misma ruta y al mismo tiempo que el personal del equipo, siempre que ellos no se detengan en el mismo lugar y en el mismo momento.

37.2.2 El pasaje de comida, bebida, vestimenta e información (clasificaciones, libro de ruta, etc.) hacia o desde la tripulación está permitido en los parques de asistencia, zonas de asistencia remota o mientras el auto se encuentra en un área de prensa o parques de espera.

37.2.3 Personal de equipo (2). Presentación en CH sin tripulación: *Si un auto no puede ser arrancado y manejado por su propia potencia desde el Parque Cerrado al área de asistencia antes*

de ser asistido, siempre y cuando estos sectores sean continuos, los oficiales y/o el personal del

equipo tendrán permitido empujarlo o remolcarlo a su box de asistencia. Si estos sectores no son

continuos quedará la posibilidad pendiente a consideración de los comisarios. Por Reglamento

Particular de la Prueba se podrán establecer controles específicos (Salida de FlexiService – Ingreso a

Parque de Servicio – Ingreso a Parque Cerrado) donde los vehículos podrán ser presentados por

personal del equipo de cada tripulación bajo estricta responsabilidad de la tripulación que delega

este procedimiento, la metodología de registro será similar a todos los controles y las penalizaciones

que se puedan generar serán aplicables al vehículo en cuestión.

38. PARQUES DE ASISTENCIA

38.1 CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA

El tiempo programado para cada auto en el parque de asistencia es como sigue:

38.1.1 25 minutos antes de la primera prueba especial de cada etapa.

-no es obligatorio para la Etapa 1 excepto si sigue a un tramo de competencia del rally y un Parque Cerrado por la noche.

38.1.2 30 minutos entre dos grupos de tramos cronometrados.

-optativo si se usa la zona o zonas de asistencia remota.

38.1.3 45 minutos al final de cada etapa, excepto la etapa final.

38.1.4 En las asistencias intermedias de 30 minutos, los organizadores deben disponer la opción de “Tiempo Flexible” de 15 minutos en el ingreso a los parques de asistencia.

38.1.5 Para tomar el tiempo flexible, los organizadores deben 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.

38.1.6 Las asistencias intermedias (30 minutos) deberán ser seguidas de reagrupamientos donde se reordenará a los participantes para continuar la prueba.

38.1.7 Por alguna razón de fuerza mayor, los organizadores y/o autoridades de la prueba, podrán a llegar a cambiar alguno de los tiempos mencionados en los parques de servicios, flexiservice etc.si lo consideran necesario, para una mejor realización del Evento.

38.2 IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE ASISTENCIA

Los parques de asistencia están indicados en el itinerario del rally con un control horario en la

entrada y otro en la salida (la distancia de 25 metros entre pancartas, puede ser reducida hasta 5 metros).

38.3 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

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

39. TIEMPO FLEXIBLE

39.1 ASISTENCIAS INTERMEDIAS - 30 MINUTOS

Para las asistencias intermedias, las tripulaciones dispondrán de un tiempo flexible máximo de

15 minutos previo al ingreso al Parque de Asistencia.

39.2 ASISTENCIA FINAL DE ETAPA 1 – 45 MINUTOS

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

40. ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)

40.1 GENERALIDADES

Se pueden crear zonas de asistencia remota y deberán:

- ser definidas por un control horario en su entrada y en su salida.
- no exceder 15 minutos de duración para ningún auto.
- permitir el cambio de neumáticos proporcionado desde un vehículo de asistencia y cualquier

asistencia de acuerdo con el artículo 40.3

- incorporar una zona técnica de 3' antes del control horario de entrada.
- incorporar una zona de marcado luego del control horario de salida.
- admitir solamente personal autorizado del equipo, como lo dice el artículo 40.2, los comisarios del rally y los medios de prensa con pases apropiados.
- para aumentar el valor promocional, se estimula a los organizadores a ubicar las ZAR's en centros poblados.

40.2 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO

40.2.1 En una zona de asistencia remota, las siguientes personas podrán trabajar en su auto:

- para un auto, la tripulación más hasta 4 miembros del equipo. Esta persona permanecerá siendo el mismo mientras el auto esté en la zona.
- para pilotos integrantes de equipos con múltiples inscripciones, la tripulación más hasta 4 miembros del equipo por auto. Este personal puede ser intercambiado entre los autos dentro de la zona.

40.2.2 Las zonas deberán ser programadas de manera que las mismas personas del equipo puedan asistir tanto a estas zonas y como al parque de asistencia usando una misma ruta recomendable que les haya sido provista.

La reprovisión en los recipientes de bebidas para los pilotos, no será considerada como trabajo sobre el auto.

40.3 EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS

40.3.1 En una zona de asistencia remota se permite lo siguiente:

☐ el uso de gatos, elevadores de chasis, rampas, llaves, herramientas de mano y agua.

☐ el uso de equipos o partes y herramientas llevadas a bordo del auto en competencia.

☐ el uso de herramientas con funcionamiento a batería incluyendo toda la iluminación necesaria.

☐ la adición de agua a los sistemas del auto para lo cual se puede usar un dispositivo de llenado.

☐ el uso de purga del líquido de frenos y equipos de limpieza de autos.

☐ el uso de papel descartable.

☐ el uso de limpiador de vidrios.

40.3.2 Se pueden usar cobertores para el piso.

40.3.3 Se permite tener un auto de competición unido por un cable a una computadora ubicada dentro de la zona de asistencia remota y operada por una persona adicional (que no sea de los 4 del equipo de personal permitido). Esta persona no podrá intervenir en tareas que se realicen el auto o manipular cualquier parte que deba ser montada en el mismo.

40.3.4 Se permite la instalación de luces extra en las zonas de asistencia remota. Las luces extra y las herramientas necesarias para instalarlas pueden ser transportadas a la ZAR en un auto de servicio.

40.3.5 Cualquier equipo o partes del auto podrán ser dejadas en la zona de asistencia remota o retiradas luego de la partida del auto.

40.4 PASE DE VEHÍCULOS A LAS ZAR

Se expedirá un solo pase de vehículo por auto en competencia por parte del organizador a fines del transporte a la ZAR del personal del equipo, el equipamiento y herramientas

admitidas hasta la asistencia.

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS LUEGO DEL EVENTO

41. RESULTADOS DEL RALLY

41.1 ESTABLECER LOS RESULTADOS

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

41.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

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

41.2.1 Clasificaciones no Oficiales: clasificaciones distribuidas por el organizador durante el rally.

41.2.2 Clasificaciones Parciales no Oficiales: clasificaciones publicadas al final de una etapa antes del reagrupamiento nocturno.

41.2.3 Clasificación Final Provisoria: clasificación publicada por el organizador al final del rally sujeta a verificaciones técnicas.

41.2.4 Clasificación Final Oficial: clasificación aprobada por los comisarios.

41.2.5 En caso de que se demore la publicación de Clasificación Final Provisoria, se deberá publicar un nuevo horario de publicación en el tablero oficial.

41.3 EMPATE EN UN RALLY DEL CAMPEONATO

En caso de empate en un rally, el concursante que haya empleado al mejor tiempo en el primer tramo cronometrado, teniendo en cuenta que no sea una prueba súper especial, será proclamado ganador.

Si esto no fuera suficiente, se tendrán en cuenta los tiempos del segundo, tercero, cuarto, etc.

en tramos cronometrados. El mismo método se utiliza para empates de cualquier puesto.

41.4 COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL

El organizador de un evento se asegurará de que cualquier cobertura de difusión sea justa, imparcial y no tergiversar los resultados del evento.

42. EXCLUSIONES, PROTESTAS Y APELACIONES

42.1 EXCLUSIONES

Los Comisarios Deportivos, están facultados para dictaminar exclusión parcial o total del evento. A su vez, las exclusiones pronunciadas por los Comisarios, son INAPELABLES, salvo cuando las mismas sean producto de las verificaciones técnicas, las cuales lo serán en los términos que establece el RDA.

La primera exclusión por técnica será sancionada con la suma de \$5000, la segunda exclusión deberá abonar \$ 10000 y una (1) fecha de suspensión, en la tercera exclusión la sanción será de \$15000 y dos (2) fechas de suspensión.

Todo binomio que sea excluido o recargado y siendo esto motivo de la pérdida del trofeo adquirido deberá entregarlo antes de la fecha siguiente caso contrario quedara inhabilitado por el transcurso de tiempo que se demore la entrega.

42.2 PRESENTACION DE UNA PROTESTA O APELACIÓN

Todas las protestas y/o apelaciones deberán ser formuladas de acuerdo con lo estipulado en los Capítulos XII y XIII del CDI.

42.3 ARANCELES POR FORMULAR UNA DENUNCIA.

EL arancel para formular una denuncia es de \$180000

42.4 DEPÓSITO

En caso de que la protesta requiera el desmantelamiento o re ensamblaje de una parte del auto claramente definida, cualquier depósito adicional deberá ser especificado en el

Reglamento Particular del rally o definido por los comisarios según la apreciación del Delegado

Técnico.

42.5 GASTOS

42.5.1 Los gastos que insuman el trabajo y el transporte del auto serán soportados por el reclamante si la protesta es infundada, o por el concursante contra quien se formuló la protesta si se hace lugar a la misma.

42.5.2 Si la protesta no tiene fundamento y si los gastos que la misma ocasione (inspecciones, transporte, etc.) son más elevados que el monto del depósito, el pago de la diferencia recaerá sobre el reclamante.

42.6 APELACIONES

El Arancel para apelaciones es de \$210000

43. PREMIACIÓN DEL RALLY

43.1 CEREMONIA DEL PODIO

El aspecto competitivo del rally finalizará en el “Control Horario de ingreso al Parque Cerrado Final”.

A partir de allí debe desarrollarse la ceremonia final de premiación.

43.2 PREMIACIÓN

Los premios para los competidores / tripulaciones serán entregados sobre un podio.

Si un organizador lo desea, puede realizarse una reunión social / cívica / de patrocinantes esa

misma noche. Si se considera conveniente la asistencia de alguna tripulación, esto deberá mencionarse en el Reglamento Particular.

44. PREMIACIÓN ANUAL

44.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA

Cualquier piloto o copiloto que gane un Campeonato Mar y Sierras deberá estar presente en la

ceremonia anual de premiación programada por la FRADMyS y la Asociación de Pilotos.

44.2 AUSENCIA

Salvo en casos de fuerza mayor, toda ausencia podrá resultar en una sanción por parte de las instituciones organizadoras.

NEUMATICOSY RUEDAS

45. GENERALIDADES

45.1 DEMORAS EN LAS LARGADAS

Cuando exista cualquier demora en la largada de un tramo cronometrado o un reagrupamiento por más de 10 minutos, está permitido a las tripulaciones el ajuste de la presión de los neumáticos y hasta cambiarlo si fuese necesario, con previo aviso y consentimiento de los Oficiales Deportivos.

45.2 RUEDAS DE REPUESTO

Los autos pueden llevar un máximo de dos ruedas de repuesto.

Cualquier rueda completa colocada en el auto o instalada dentro del auto durante la asistencia

deberá alcanzar el parque de asistencia o el área de asistencia próximos donde se haya autorizado el cambio de neumáticos. No se podrá cargar o retirar del auto ninguna rueda completa en ningún lugar fuera De los parques de asistencia o asistencias remotas.

45.3 AUTORIZACIÓN

Únicamente para la presentación en la largada promocional y para el recorrido entre el Parque

de Asistencia de final de la etapa 1 y el primero de la etapa 2, el uso de neumáticos a utilizar es

libre.

COMPONENTES MECÁNICOS

46. COMPONENTES MECÁNICOS

46.1 CAMBIO DE MOTOR

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

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

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

46.2 TRANSMISIONES

46.2.1 En cada auto, se puede usar en cada rally, cajas de cambios y juego de diferenciales de repuesto (frente y/o centro y/o parte trasera).

46.2.2 Los colocados en el auto se marcarán / sellarán en la verificación técnica inicial, los conjuntos de repuesto se sellarán en el caso de que sean instalados en los autos durante el evento. La aplicación de esta regla a otros autos inscriptos queda a discreción de los fiscalizadores.

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

46.2.4 Todos los componentes se identificarán con precintos cuyos números serán registrados.

46.2.5 Todos los marcados / precintados se efectuarán de acuerdo con los detalles publicados por la CDA para los distintos modelos de auto.

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

46.2.7 Con la condición de que los precintos y las marcas de una caja de cambios / diferencial desmontado permanezcan intactos, las partes pueden volver a utilizarse en el mismo auto.

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

47. CARGA DE COMBUSTIBLE

La carga de combustibles deberá realizarse en los sectores establecidos en el libro de ruta de cada competencia, queda totalmente prohibido el acopio y recarga en el parque de asistencia, salvo las situaciones que autoriza el reglamento.