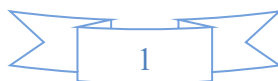




REGLAMENTO DEPORTIVO DEPARTAMENTAL DE RALLY

Comisión Deportiva
ADECRUZ
GESTIÓN
2019



**CAMPEONATO DEPARTAMENTAL DE RALLY
REGLAMENTO DEPORTIVO 2019
VIGENCIA DESDE EL 1 DE ENERO DE 2019**

ÍNDICE

Artículo 1.- PRINCIPIOS GENERALES

ART. 1.1 CONDICIONES GENERALES DE CAMPEONATO

Artículo 2.- APLICACIÓN

Art. 2.1 INTERPRETACIÓN

Art. 2.2 DEFINICIONES

- a) BOLETÍN
- b) COMUNICADO
- c) ÁREAS DE CONTROL
- d) TRIPULACIÓN
- e) DECISIÓN
- f) FINAL DE LA PRUEBA
- g) ETAPA
- h) NEUTRALIZACIÓN
- i) PARQUE CERRADO
- j) ASISTENCIA PROHIBIDA
- k) RECONOCIMIENTO
- l) REAGRUPAMIENTO
- m) ENLACE
- n) SECCIÓN DEL RALLY
- ñ) ASISTENCIA
- o) INICIO DE LA PRUEBA
- p) PRUEBA SÚPER ESPECIAL
- q) CARNET DE CONTROL
- r) C.D.D.
- s) ZONA TÉCNICA
- t) ZONA PARA LOS MEDIOS

Artículo 3.- OFICIALES Y DELEGADOS

Art. 3.1 COMISARIOS

Art. 3.2 DELEGADOS CDD

- a) DELEGADO DEPORTIVO
- b) DELEGADO TECNICO
- c) DELEGADO DE SEGURIDAD
- d) OBSERVADOR/ES
- e) DELEGADO ADMINISTRATIVO
- f) ENCARGADO DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURRENTES

Artículo 4.- AUTOS ADMITIDOS

Art.4.1 CLASES DE AUTOS

Art.4.2 GENERALIDADES

Art.4.2.1 PUNTAJE PARA PILOTOS/NAVEGANTES

Art.4.2.2 PUNTAJE POR ETAPAS

Art.4.2.3 PUNTAJE A LA GENERAL

Art.4.2.4 ATRIBUCION DE PUNTOS REDUCIDOS

Art.4.3 REQUISITOS PARA CAMPEON

Art.4.4 PARTICIPANTES – LICENCIAS

Artículo 5.- EMPATE EN EL CAMPEONATO

Art.5.1 PILOTOS Y COPILOTOS

Art.5.2 PILOTOS PRIORITARIOS

Artículo 6.- CARACTERISTICAS DEL EVENTO

Art.6.1 DISTANCIAS

Art.6.2 TIPO DE SUPERFICIES

Artículo 7.- CONDICIONES DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS

Art.7.1 ELECCIÓN DEL RECORRIDO

Art.7.2 CHICANAS/DESVÍOS DE CAMINO

Art.7.3 RALLIES PREVIOS

Art.7.4 DURACIÓN

Artículo 8.- DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS DE LA CDD

Art.8.1 GENERALIDADES

Art.8.2 LIBRO DE RUTA

Art.8.2.1 EL LIBRO DE RUTA DEBERÁ CONTENER

Art.8.3 CARNET DE CONTROL

Art.8.4 INFORME DE HECHOS Y DECISIONES

Art.8.5 LIBERACION DE RESPONSABILIDADES

Artículo 9.- IDENTIFICACIÓN DEL AUTO/NÚMEROS DE COMPETENCIA

Art.9.1 GENERALIDADES

Art.9.2 PANELES PARA PUERTAS

Art.9.3 VENTANAS LATERALES

Art.9.4 PLACA FRONTAL

Artículo 10.- PUBLICIDAD

Art.10.1 RESTRICCIONES DE PUBLICIDAD

Art.10.2 NOMBRES DE LOS PILOTOS Y COPILOTOS

**PLACA DE LAS PUERTAS - NÚMEROS DE COMPETENCIA -
NOMBRES DE LOS PILOTOS (GRÁFICO DE UBICACIÓN)**

Artículo 11.-CONDUCTA DE MANEJO/COMPORTAMIENTO

Art. 11.1 REGLAS GENERALES

Art. 11.2 DURANTE EL RECONOCIMIENTO

Art. 11.3 VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY

Art.11.4 LEYES DE TRÁNSITO

Art.11.5 LAS CONDICIONES MINIMA DE CIRCULACION SON

Artículo 12.- INSCRIPCIONES

Art. 12.1 GENERALIDADES

Art. 12.2 ADMISION DE MENORES Y DISCAPACITADO

Art. 12.3 ENMIENDAS EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

Art. 12.4 PARTICIPANTES EXTRANJEROS

Art. 12.5 CAMBIO DE CONCURRENTE Y/O DE MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Art. 12.6 COMPROMISO DE LOS CONCURRENTES Y MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Art. 12.7 FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

Art. 12.8 CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES COMPARTIDAS CON RALLIES DE LA FIA

Art. 12.9 CANTIDAD DE INSCRIPTOS ACEPTADOS

Art. 12.10 DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Art. 12.10.1 REEMBOLSO DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Art. 12.10.2 REEMBOLSO PARCIAL DE LA INSCRIPCIÓN

Artículo 13.- CLASES

Art. 13.1 CAMBIO DE CLASE LUEGO DE LA INSCRIPCIÓN

Artículo 14.- RECONOCIMIENTO

Art. 14.1 AUTOS DE RECONOCIMIENTO

**Art. 14.1.1 SE PUEDE UTILIZAR AUTOS QUE CONFORMEN LAS SIGUIENTES
ESPECIFICACIONES**

Art. 14.2 NEUMÁTICOS PARA AUTOS DE RECONOCIMIENTO

Art. 14.3 DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO

Art. 14.4 VELOCIDAD DURANTE EL RECONOCIMIENTO

Artículo 15.- VERIFICACIONES TÉCNICAS

Art. 15.1 GENERALIDADES

Art. 15.2 CONTROLES ADICIONALES

Art. 15.3 RESPONSABILIDAD DE LAS TRIPULACIONES

Artículo 16.- VERIFICACIONES FINALES

Art. 16.1 PARQUE CERRADO FINAL

Art. 16.2 SELECCIÓN DE AUTOS

Art. 16.3 FICHA DE HOMOLOGACIÓN

Art. 16.4 TIEMPO DISPONIBLE

Artículo 17.- SHAKEDOWN/REQUISITOS PARA LA SESIÓN DE PRÁCTICA

Art. 17.1 GENERALIDADES

Art. 17.2 DESARROLLO DEL SHAKEDOWN

Art. 17.3 DESCARGO DE RESPONSABILIDAD

Art. 17.4 REQUISITOS ADMINISTRATIVOS Y TÉCNICOS

Art. 17.5 ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN

Art. 17.6 EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y LOS PASAJEROS A BORDO

Art. 17.7 ACTIVIDADES PROMOCIONALES

Artículo 18.- CONTROLES/REQUISITOS GENERALES

Art. 18.1 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

Art. 18.2 BARRERAS DE PROTECCIÓN

Art. 18.3 TIEMPO DE DETENCIÓN EN ÁREAS DE CONTROL

Art. 18.4 HORARIO DE INSTALACION Y FUNCIONAMIENTO

Art. 18.5 SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN

Art. 18.6 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

Art. 18.7 CONTROLES DE PASO

Art. 18.8 SEGURIDAD EN LOS PUESTOS DE CONTROL Y RECORRIDOS

Artículo 19.- CONTROLES HORARIOS

Art. 19.1 FUNCIONAMIENTO

Art. 19.2 SECUENCIA

Art. 19.3 PROCEDIMIENTO DE CONTROL

Art. 19.4 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Artículo 20.- RETRASO

Art. 20.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

Art. 20.2 LLEGADA ADELANTADA

Art. 20.3 NOTIFICACIÓN DE LOS RETRASOS

Artículo 21 CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

Art. 21.1 PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO

Art. 21.2 LARGADA DE UN REAGRUPAMIENTO

Artículo 22 TRAMOS CRONOMETRADOS

Art. 22.1 LARGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Art. 22.2 PROCEDIMIENTO DE LARGADA

Art. 22.3 PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA

Art. 22.4 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACION

Art. 22.5 RETRAZO DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Artículo 23- FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CCRONOMETRADO

Art. 23.1 LINEA DE LLEGADA

Art. 23.2 PUNTO DE STOP

Art. 23.3 INTERRUPCION DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Artículo 24.- SEGURIDAD DEL CONCURSANTE

Art. 24.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES

Art. 24.2 SEÑALES DE SOS / OK

Art. 24.3 INFORME DE ACCIDENTES

Art. 24.4 TRIÁNGULO ROJO

Art. 24.5 USO DE BANDERAS AMARILLAS

Artículo 25.- PRUEBAS SUPER ESPECIALES

- Art. 25.1 CARACTERISTICAS DE UNA PRUEBA SUPER ESPECIAL**
- Art. 25.2 DISPUTA DE UNA PRUEBA SUPER ESPECIAL**
- Art. 25.3 DETENCION EN LA DISPUTA DE UNA PSE**
- Art. 25.4 NO CUMPLIR CON LA SECCIÓN 1 DE LA ETAPA 1 (PSE)**
- Art. 25.5 PLAN DE SEGURIDAD**

Artículo 26.- PARQUE CERRADO

- Art. 26.1 APLICACIÓN**
- Art. 26.2 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO**
- Art. 26.3 EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO**
- Art. 26.3.1 COBERTORES PARA EL AUTO**
- Art. 26.4 VERIFICACIONES TECNICAS**
- Art. 26.5 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO**

Artículo 27.- NUMERACIÓN, LARGADAS Y ORDEN DE LARGADA

- Art. 27.1 ASIGNACIÓN DE NÚMEROS**
- Art. 27.2 CEREMONIA DE COMIENZO DEL RALLY**
- Art. 27.3 ÁREA DE LARGADA**
- Art. 27.4 DEMORA MÁXIMA EN LA LARGADA**
- Art. 27.5 PROMOCIONES**

Artículo 28.- ÓRDENES DE LARGADA, REENGANCHES E INTERVALOS

- Art. 28.1 REQUISITOS ORDEN DE LARGADA INICIAL**
- Art. 28.2 ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1**
- Art. 28.3 ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS SUBSIGUIENTES**
- Art. 28.4 RELARGADA LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1 (REENGANCHES)**
- Art. 28.5 INTERVALO DE LARGADA**
- Art. 26.6 REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS**

Artículo 29.- ASISTENCIA- CONDICIONES GENERALES

- Art. 29.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA**
- Art. 29.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA**

Artículo 29.- PARQUES DE ASISTENCIA

- Art. 29.1 ANUNCIO**
- Art. 29.2 CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA**
- Art. 29.3 IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE ASISTENCIA**
- Art. 29.4 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA**
- Art. 29.5 VACIAMIENTO DEL TANQUE Y/O REABASTECIMIENTO EN EL PARQUE DE ASISTENCIA**

Artículo 30.- TIEMPO FLEXIBLE

- Art. 30.1 ASISTENCIAS INTERMEDIAS – 30 MINUTOS**
- Art. 30.2 ASISTENCIA FINAL DE ETAPA 1 – 45 MINUTOS**

Artículo 31.- ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)

Art. 31.1 GENERALIDADES

Art. 31.2 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO

Art. 31.3 EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS

Art. 31.4 PASE DE VEHÍCULOS A LAS ZAR

Artículo 32.- RESULTADOS DEL RALLY

Art. 32.1 ESTABLECER LOS RESULTADOS

Art. 32.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

Art. 32.3 EMPATE EN UN RALLY DEL CAMPEONATO

Art. 32.4 COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL

Artículo 33.-PROTESTAS Y APELACIONES

Art. 33.1 PRESENTACIÓN DE UNA PROTESTA O APELACIÓN

Art. 33.2 APELACIONES

Artículo 34.- PREMIACIÓN DEL RALLY

Art. 34.1 CEREMONIA DEL PODIO

Art. 34.2 PREMIACIÓN

Art. 34.3 DEBERES Y OBLIGACIONES

Artículo 35.- PREMIACIÓN ANUAL

Art. 35.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA

Art. 35.2 AUSENCIA

Artículo 36.- REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE Y PROCEDIMIENTOS

Art. 36.1 UBICACIÓN

Art. 36.2 PROCEDIMIENTO DE LAS ZR

Artículo 37.- NEUMÁTICOS Y RUEDAS

Art. 37.1 PROVISIÓN

Art. 37.2 CANTIDAD DE CUBIERTAS AUTORIZADAS

Art. 37.3 PRUEBAS COMPARTIDAS

Art. 37.4 NEUMÁTICOS CON DIBUJO

Art. 37.5 CONTROL

Art. 37.6 MARCACIÓN DE NEUMÁTICOS / ZONAS DE CONTROL

**Art. 37.7 DISPOSITIVOS PARA MANTENER EL RENDIMIENTO TOTAL DE LOS
NEUMÁTICOS**

Art. 37.8 DEMORAS EN LAS LARGADAS

Art. 37.9 TRATAMIENTO DE LOS NEUMÁTICOS

Art. 37.10 NEUMÁTICOS CON CLAVOS

Art. 37.11 RUEDAS DE REPUESTO

Art. 37.12 AUTORIZACIÓN

Artículo 38.- COMPONENTES MECÁNICOS

Art. 38.1 CAMBIO DE MOTOR

**Art. 38.2 TURBOCOMPRESOR
Art. 38.3 TRANSMISIONES**

**Artículo 39.- REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO
Art. 39.1 NIVEL DE RUIDO EN LOS TRAMOS CRONOMETRADOS
Art. 39.2 CAMARAS A BORDO**

ANEXO 1.- REQUERIMIENTOS ORGANIZATIVOS

ANEXO 2.- CHICANAS

ANEXO 3.- CONTROLES

ARTÍCULO 1.- PRINCIPIOS GENERALES

Art.1.1.- CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO

La Asociación Departamental de Automovilismo Deportivo de Santa Cruz “Carlos Hugo Chino Méndez” (ADECruz) organiza el Campeonato Departamental de Rally 2.019, que se celebrará en un total de 6 (Seis) fechas puntuables.

El Campeonato Departamental de Rally 2019, será sancionado por la Asociación Departamental de Automovilismo Deportivo de Santa Cruz Carlos Hugo “Chino Méndez” (ADECruz), por la Federación Boliviana de Automovilismo (FEBAD), CODASUR y la Federación Internacional de Automovilismo (FIA).

Son de aplicación todas las reglamentaciones, prescripciones y regulaciones dictadas por la FIA, CODASUR y FEBAD, además de las contenidas en sus anexos, Prescripciones Generales, aplicables a los Rallies.

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

ARTÍCULO 2.- APLICACIÓN

Solamente la CDD. de ADECruz puede conceder excepciones a estas disposiciones. Cualquier incumplimiento a estas disposiciones será informado a los comisarios deportivos, quienes podrán imponer las sanciones previstas en los artículos 12.2 y 12.3 del Código Deportivo Internacional. Cualquier caso no previsto en las disposiciones será estudiado por los Comisarios Deportivos, quienes por sí solos tienen la facultad para tomar decisiones (artículo 11.9 del C.D.I.).

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.

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

Art.2.1.- INTERPRETACIÓN

En caso de surgir cualquier disputa sobre la interpretación de estas disposiciones, solamente la CDD. de ADECruz tiene autoridad para tomar decisiones. Estas disposiciones entran en vigencia el 1 de enero de 2019.

Art.2.2.- DEFINICIONES

- a) **BOLETÍN.** - Documento escrito de carácter oficial cuya intención es modificar, aclarar o completar el Reglamento Particular del Rally.
- b) **COMUNICADO.** - Documento escrito de carácter oficial de naturaleza informativa que puede ser emitido tanto por el director de carrera o por los comisarios deportivos.
- c) **ÁREAS DE CONTROL.** - Se considera el área de control al área situada entre el primer panel de aviso de fondo amarillo de advertencia y el panel final de color beige con tres bandas transversales.
- d) **TRIPULACIÓN.** - Una tripulación se compone de dos personas a bordo de cada auto, denominados piloto y copiloto. 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 piloto otorgada por 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.
- e) **DECISIÓN.** - Se trata de un documento emitido por el Director de Carrera o por los Comisarios Deportivos para anunciar la resolución de un hecho investigado.
- f) **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.
- g) **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.
- h) **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.
- i) **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.
- j) **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 competición.

- k) **RECONOCIMIENTO.** - La presencia en un tramo cronometrado de un piloto y/o copiloto, de cualquier forma y en cualquier momento, que tenga la intención de inscribirse en el rally luego de ser anunciado el itinerario.
- l) **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.
- m) **ENLACE.** - Cada parte del itinerario que no es utilizada como Prueba Especial.
- n) **SECCIÓN DEL RALLY.** - Cada parte del rally separada por un reagrupamiento.
- ñ) **ASISTENCIA.** - Cualquier trabajo en un auto que esté concursando, con excepción de los casos limitados en estas disposiciones.
- o) **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.
- p) **PRUEBA SÚPER ESPECIAL.** - Es una variante a la forma “normal” de disputa de una Prueba Especial y que sus características obligatoriamente deben estar incluidas en el Reglamento Particular. 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.
- q) **CARNET DE CONTROL.** - Es un carné creado para dejar constancia de los tiempos registrados en los distintos puntos de control fijados en el itinerario.
- r) **C. D. D.-** Cualquier mención de la CDD se refiere a la Comisión Deportiva Departamental
- s) **ZONA TÉCNICA.** - Una zona separada por dos controles horarios a efectos de realizar verificaciones por parte de los Comisarios Técnicos.
- t) **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

ARTÍCULO 3.- OFICIALES y DELEGADOS

Art. 3.1 COMISARIOS

El Colegio de Comisarios Deportivos (los comisarios) estará formado por tres (3) miembros designados por la C.D.D., uno de ellos será el presidente del Colegio de Comisarios.

Deberá haber un vínculo de comunicación permanente entre los Comisarios y el Director de Carrera. Todos los Comisarios Deportivos, Técnicos, Delegados y Observadores que C.D.D. designe en una competencia deberán contar con equipos de comunicación directa con la Dirección de la Carrera.

Art. 3.2.- DELEGADOS CDD

La C.D.D. podrá designar los siguientes delegados

- a) **DELEGADO DEPORTIVO.** - El Delegado Deportivo de la CDD actuará como coordinador entre el Director de la Prueba y los Comisarios, Oficiales y Delegados designados por la CDD.
- b) **DELEGADO TÉCNICO.** - El delegado técnico de la CDD actuará de nexo con los comisarios y será el jefe de verificaciones técnicas y a la vez responsable de todos los asuntos técnicos del rally
- c) **DELEGADO DE SEGURIDAD.** - Puede ser designado un delegado de Seguridad de la CDD que es responsable específicamente del control y de la seguridad del público y de los medios. Está facultado para sugerir al Director de la Prueba, demorar la largada de un tramo cuando las condiciones de seguridad no son las adecuadas a su criterio.
- Este podrá ejercer su función por la información proporcionada por los autos de seguridad previos al inicio de un tramo cronometrado o bien recorrer personalmente los tramos.
- d) **OBSERVADOR/ES.** - El / los observadores/es de la CDD revisarán todos los aspectos del rally. El marcado del auto del observador deberá exhibir una banda "Observador CDD". Su función específica será analizar todos los aspectos del rally y elevará un informe donde desarrollará el resultado de este análisis. Su informe podrá incluir recomendaciones y podrá ser utilizado por la C.D.D. para aplicar sanciones o sugerir cambios en cualquier aspecto organizativo y/o deportivo
- e) **DELEGADO ADMINISTRATIVO.** - El delegado administrativo de la CDD estará a cargo de todos los asuntos administrativos del rally relacionado con el ente fiscalizador.
- f) **ENCARGADOS DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURRENTES.** - La función principal del Encargado de las Relaciones con los Concurrentes es proporcionar a los concursantes, información o aclaración de los reglamentos y del desarrollo del rally. Deberá haber por lo menos uno en cada rally será designado por los organizadores y deberá ser fácilmente identificable por los concurrentes y los competidores, además deberá tener un amplio conocimiento de los Reglamentos. Es recomendable que la organización asigne esta función a una misma persona por toda la temporada del campeonato.

ARTÍCULO 4.- AUTOS ADMITIDOS

Art.4.1.-CLASES DE AUTOS

Las clases serán denominadas de acuerdo a la nomenclatura internacional aplicada por la FIA en sus campeonatos.

RC2	(Reglamento Técnico 2019)
PROTO	(Reglamento Técnico 2019)
RC2N	(Reglamento Técnico 2019)
RC2N NACIONAL	(Reglamento Técnico 2019)
R1B	(Reglamento Técnico 2019)
R2B LIBRE	(Reglamento Técnico 2019)
SXS RACING	(Reglamento Técnico 2019)
BUGUIES hasta 1.600 c.c.libre	(Reglamento Técnico 2019)

Art.4.2.- GENERALIDADES

Se establecen tres tipos de eventos para la disputa del campeonato.

Eventos regulares: Dos etapas.

Evento realizado en forma conjunta con una prueba del Campeonato CODASUR.

Evento especial: (Última prueba del Campeonato)

Art.4.2.- PUNTAJE PARA PILOTOS/NAVEGANTES. - Los puntos que se otorgan al piloto, serán los mismos que se le otorgan al navegante sin importar su afiliación.

Art.4.2.1.- PUNTAJE POR ETAPAS. - Por cada etapa se asignarán puntos de acuerdo a la siguiente escala:

PUESTO	PUNTOS
1°	12 puntos
2°	9 puntos
3°	7 puntos
4°	6 puntos
5°	5 puntos
6°	4 puntos
7°	3 puntos
8°	2 puntos
9°	1 punto

Art.4.2.2.- PUNTAJE A LA GENERAL. - A los nueve primeros lugares en el acumulado en las dos etapas al final de rally, se asignará puntaje de acuerdo a la siguiente escala:

PUESTO	PUNTOS
1°	25 puntos
2°	18 puntos
3°	15 puntos
4°	12 puntos

5°	10 puntos
6°	8 puntos
7°	6 puntos
8°	4 puntos
9°	2 puntos
10°	1 punto

Art.4.2.3.- 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.

La última fecha tendrá bonificación del 50% del puntaje total asignado.

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

Art.4.3.- REQUISITOS PARA CAMPEÓN:

Para obtener el título de Campeón Departamental o ingresar en las clasificaciones finales de Piloto/Navegante, será necesario:

Haber participado en 4 (cuatro) de las 6 (seis) fechas programadas.

Haber superado el control horario cero, será reconocida como participación. Habrá un descarte Obligado (puede ser una prueba no corrida o corrida).

Si en una prueba el piloto es excluido, esta prueba no se toma como descartes.

Art.4.4.- PARTICIPANTES – LICENCIAS

Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato Departamental de Rally, los pilotos y copilotos deberán poseer Licencia Deportiva extendida por la FEBAD o bien licencia internacional otorgada por algún ADN miembro de la FIA conforme con las normas vigentes gestión 2019(artículos 3.9, 9.2, 9.3 y 9.4 del CDI).

ARTÍCULO 5.- EMPATE EN EL CAMPEONATO

Art.5.1.- PILOTOS Y COPILOTOS

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

De acuerdo con el mayor número de primeros lugares, luego de segundos lugares, luego de terceros lugares, etc, logrados en las clasificaciones generales de los rallies donde han participado para formar el total de puntos.

De acuerdo con el mayor número de puestos más altos logrados en las clasificaciones generales de todos los rallies en los cuales hayan participado cada uno de los pilotos y copilotos con el mismo puntaje, siendo un 7° puesto mejor que cualquier 8° puesto, un 8° puesto mejor que un 9°, y así sucesivamente.

En caso de un empate posterior, la CDD decidirá quién será el ganador, basándose en cualquier otra consideración que crea adecuada.

Art. 5.2.- PILOTOS PRIORITARIOS

Se considera a los siguientes pilotos:

Pilotos que por sus antecedentes nacionales y/o internacionales integran la lista de prioritarios, establecida por la CDD. y FEBAD.

ARTÍCULO 6.- CARACTERITICAS DEL EVENTO

Art. 6.1.- DISTANCIAS

La distancia total de tramos cronometrados deberá ser: Entre 100 km. +/- 10 %.

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.

Si la distancia entre Parques de Asistencia supera los 60 km debe disponerse una zona suplementaria de reabastecimiento según las condiciones que se detallan en el Art 31.

Si el organizador considera que por razones técnicas (PE's muy extensas) es conveniente colocar un área de reabastecimiento, aunque la distancia entre parques sea menor a 60 Km, puede hacerlo.

Art.6.2.- TIPO DE SUPERFICIES

Los tramos cronometrados se pueden disputar sobre superficies de tierra, grava, asfalto y pavimento rígido. Si hay cambio de piso, este debe ser precedido de una asistencia de 45 min.

ARTÍCULO 7.- CONDICIONES DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS

La distancia mínima no podrá ser menor a 2,50 kms. La extensión máxima no deberá superar los 25 kms. Los tramos rectos no deben superar los 1.500 mts.

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.

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

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.

Únicamente por excepción, y en caso de que no existan alternativas en la zona como para alcanzar la distancia total requerida, ADECRUZ podrá hacer uso de esta opción de un tramo con estas características.

Art.7.1.- ELECCIÓN DEL RECORRIDO

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

La seguridad es de primordial importancia al seleccionar los tramos. La selección de la ruta del rally debe evitar los caminos que puedan incluir una alta densidad de tráfico de espectadores.

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

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.

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.

Dentro de los 10 días anteriores a la fecha de finalización del rally la CDD, podrá revisar el recorrido definido por el organizador e indicar las modificaciones que considere oportunas

Art. 7.2.- CHICANAS / DESVIO DE CAMINO

El Organizador del evento podrá incluir en la prueba chicanas, o entradas y salidas por campos lindantes e efectos de reducir la velocidad en rectas extensas.

Las chicanas o desvíos deberán ser armadas siguiendo las instrucciones y planos como se indican en el Anexo N°2 del presente reglamento.

En el caso de pilotos que no logren ingresar por la puerta de ingreso a la chicana (en el caso de desvíos también la de salida), deberán retornar para ubicar el vehículo en dicho ingreso o puerta para cumplir con el recorrido original.

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

En cada chicana o desvío habrá un Juez que deberá llevar una planilla registrando el paso de cada auto de competición y su paso por la chicana. Dicha planilla será entregada al vehículo de barrido para su posterior entrega al Director de Carrera.

En el caso de infracciones, deberá ampliar lo observado redactando un informe detallado de la situación.

La persona de control deberá pertenecer a la organización y tendrá que estar debidamente identificada con un chaleco claramente visible que muestre su condición de Juez de la chicana.

Sanciones por carrera

La penalidad por evitar por primera vez una chicana: un (1) minuto
La penalidad por evitar por segunda vez una chicana: dos (2) minutos
La penalidad por evitar por tercera vez una chicana: removido de la clasificación

Art.7.3.- RALLIES PREVIOS

Dentro de los treinta (30) días previos a la realización de un rally, el Organizador u otra entidad organizadora, no podrán realizar una prueba que comprenda tramos totales o parciales de las Pruebas Cronometradas, de las que luego van a ser utilizadas en el rally que se dispute por el Campeonato Departamental.

Art.7.4.- DURACIÓN

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

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

ARTÍCULO 8.- DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS DE LA CDD

Art.8.1.- GENERALIDADES

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

Reglamento Particular de la Prueba (formato electrónico e impreso)

Boletines (formato electrónico e impreso)

Itinerario (formato electrónico e impreso)

Libro de ruta (formato impreso)

Carnet de Control (formato impreso)

Formulario de inscripción (formato electrónico e impreso)

Listado de Inscriptos (formato electrónico e impreso)

Listas de largada y resultados del rally (formato electrónico e impreso)

Manual de Seguridad con toda la documentación respectiva

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. Cualquier documento que requiera la aprobación de la CDD con anterioridad a la publicación, no será modificado sin la aprobación de la CDD.

Art.8.2.- LIBRO DE RUTA

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

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.

La CDD podrá disponer una revisión de la información suministrada para lo cual podrá requerir a la organización una comprobación anticipada en el lugar en que se desarrollará la prueba. El oficial designado por la CDD que concorra deberá ser acompañado en el lugar por el responsable de la organización y la persona que ADECRUZ disponga

Art.8.2.1.- EL LIBRO DE RUTA DEBERÁ CONTENER:

Reglamento Particular de la Prueba

Planos

Cronograma de Horarios y Tiempos Asignados

Referencias de Circulación de Enlaces y Pruebas Especiales

Referencias de Repeticiones

Referencias de los Controles Horarios (ubicación – numeración – tipo de control)

Sentido de circulación y ubicación de los distintos controles horarios en los sectores de reagrupamiento, parques de servicio o neutralizaciones

Control de reconocimiento de caminos

Carteles SOS y +

Planilla de enganche

Art.8.3.- CARNET DE CONTROL

Cada tripulación es responsable de:

a) su carnet de control

b) de entregar el carnet de control en los controles y de la exactitud de las anotaciones

c) 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.

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

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

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.

Los carnets de control que se utilizarán a lo largo de todas las fechas del Campeonato serán uniformes en tamaño y contenido. La disposición de casilleros y diagramación integral será siempre la misma.

Art.8.4.- INFORME DE HECHOS Y DECISIONES

En cada competencia se entregará al Director de la Prueba, al inicio de esta, un Documento C.D.D. donde registrará todos los acontecimientos que se produzcan durante la carrera detallando hora del mismo, desarrollo, resolución y/o decisión tomada al respecto a medida que se van produciendo. Al final de la Prueba, el Director de la Prueba deberá entregar este documento con todos estos registros.

Art.8.5.- LIBERACIÓN DE RESPONSABILIDADES

El Organizador, el Comité de Organización, el Ente Fiscalizador y la Asociación de Automovilismo deportivo ADECRUZ, no se hacen responsables ante cualquier caso de accidente que pudiera ocurrir o pudiera ser causado por cualquier concursante y/o automóvil de competición participante, ni por sus vehículos de asistencia durante el desarrollo del rally.

ARTÍCULO 9.- IDENTIFICACIÓN DEL AUTO/NÚMEROS DE COMPETENCIA

Art.9.1.- GENERALIDADES

El organizador designará a cada tripulación un número de identificación, el cual será fijado a su auto en las posiciones determinadas con prioridad a la verificación técnica inicial.

Cualquier publicidad dentro de esta identificación es obligatoria y no puede ser rechazada por los concursantes, no se permitirá la modificación de estos paneles.

Art.9.2.- PANELES PARA PUERTAS

Dos paneles para la puerta frontal con 55 centímetros de ancho por 16 centímetros de altura incluyendo un borde blanco de 1 centímetro. Cada uno de estos paneles comprenderá un cuadrado negro mate para el número de competición el cual deberá estar siempre al frente del panel. Los números serán amarillo fluorescente (PMS 803), de 13 centímetros de altura con un ancho de trazo de 2 centímetros. El resto de este panel para puerta se reserva para la denominación del rally.

Cada panel se colocará en forma horizontal en el borde de cada puerta frontal, con el número al frente.

Art.9.3.- 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 35 mm, color naranja fluorescente (PMS 804) y deberán ser reflectantes. Estos números se colocarán en la ventana lateral trasera adyacente a los nombres de la tripulación.

Art.9.4.- PLACA FRONTAL

Una placa ubicada en el capot del auto de competición que entre dentro de un rectángulo de 43 centímetros de ancho por 21.5 de altura que incluya por lo menos el número de competición y el nombre completo del rally

ARTÍCULO 10.- PUBLICIDAD

Art.10.1.- RESTRICCIONES DE PUBLICIDAD

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 ADECRUZ, 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.

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

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.

El Organizador dispondrá de un panel de 40 cm. de alto por 40 cm. de ancho para lo cual los concursantes deben reservar el espacio para su colocación en la parte frontal de las puertas delanteras.

Si el concursante declina de usar esta publicidad, deberá abonar a ADECRUZ un arancel de equivalente 7.000 bs

Art.10.2.- NOMBRES DE LOS PILOTOS Y COPILOTOS

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

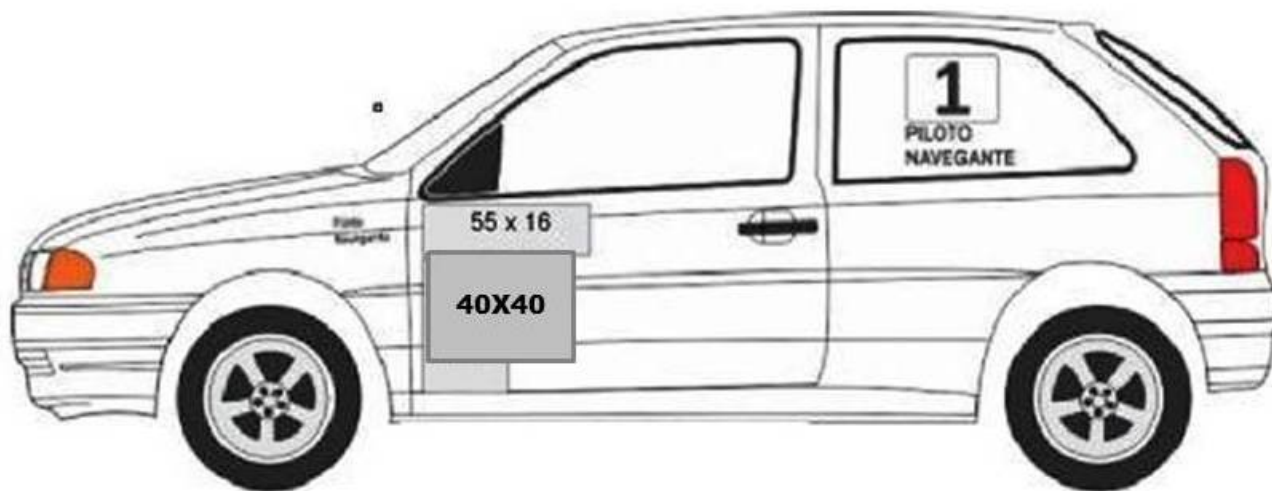
Los nombres deberán ser: en helvética blanca, la inicial del nombre y la primera letra del apellido en mayúscula, el resto del apellido en minúsculas, 6 centímetros de alto y con un ancho de trazo de 1.0 centímetros

El nombre del piloto será el nombre superior sobre ambos lados del auto.

También en los guardabarros delanteros se colocarán los nombres de la tripulación con sus grupos sanguíneos, uno debajo del otro y colocando en la parte superior el del Piloto o Copiloto según corresponda el lado del coche.

Es Obligatorio llevar el nombre que registra la licencia expedida por la FEBAD. La no presencia de los nombres en el Auto llevará por consiguiente una multa de Bs. 1.000, que tendrá que ser pagado antes de la salida del CH: 0

PLACA DE LAS PUERTAS Y GUARDABARROS / NÚMEROS DE LA COMPETENCIA / NOMBRES DE LOS PILOTOS



ARTÍCULO 11.- CONDUCTA DE MANEJO/COMPORTAMIENTO

Art.11.1.- REGLAS GENERALES

Las tripulaciones deberán comportarse siempre de manera correcta y deportiva.

Cuando los autos se encuentran bajo régimen de parque cerrado, solo los miembros de la tripulación o los oficiales podrán moverlos. Otras personas pueden empujar el

auto a mano solamente para sacar al auto de un lugar peligroso o para volverlo al camino. Cualquier otra manera de mover el auto que no sea por su propio motor o a mano, está prohibida.

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

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

En un tramo de enlace que es una ruta pública, el auto de competición debe ser conducido sobre sus cuatro ruedas girando libremente y cumplir con los requerimientos que dictan la Ley de Tránsito N° 3988 Toda infracción será informada a los Comisarios quienes impondrán una sanción acorde a la gravedad del requerimiento no cumplido.

Art.11.2.- DURANTE EL RECONOCIMIENTO

Se enfatiza que reconocimiento no es práctica. Todas las leyes de tránsito de Bolivia deberán ser estrictamente respetadas, al igual que la seguridad y los derechos de los demás usuarios de las calles y los caminos, estos se realizaran los días Viernes

Art.11.2.1.- Por exceso de velocidad se aplicarán las siguientes sanciones:

- Primera vez: una multa monetaria equivalente a 500 bs.
- Segunda vez: penalización de dos (2) minutos a ser aplicados en la etapa1
- Tercera vez: denegar la largada de la prueba.

Art.11.2.2.- El monto de esta multa no será alterado por ninguna multa impuesta por la policía.

Art.11.3.- VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY

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

Art.11.3.1.- La sanción será en dinero en efectivo y puede variar entre 500 y 1000 bs. Independiente a la multa impuesta por la policía.

Art.11.4.- LEYES DE TRÁNSITO

A lo largo de todo el rally, las tripulaciones deberán observar las leyes nacionales de tránsito. Las infracciones serán referidas al Director de Carrera, este elevará un informe al Colegio de Comisarios quienes impondrán las sanciones que correspondiesen.

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.

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:

- a) 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.
- b) 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
- c) Que los hechos no queden abiertos a varias interpretaciones

Las sanciones a aplicar por violación a las Leyes de Tránsito serán determinadas por el Colegio de Comisarios quienes de acuerdo a la gravedad de la infracción podrán imponer sanciones que lleguen hasta la exclusión.

Un vehículo de competición que al finalizar una Prueba Especial, o en cualquier otro sector de la competencia, no reúna las condiciones mínimas para circular por calles o rutas abiertas correspondientes a un tramo de enlace, no podrá continuar circulando hasta solucionar el inconveniente. Para esto deberá utilizar los repuestos y herramientas que cuenta en el propio auto sin poder recibir ayuda externa.

Art.11.5.- LAS CONDICIONES MÍNIMAS DE CIRCULACIÓN SON:

- a) Rodar sobre 4 neumáticos con presión interna de aire suficiente para mantener el formato de los mismos.
- b) Dirección controlada de las dos ruedas delanteras desde el volante
- c) Tener control de frenado desde el pedal de freno del piloto
- d) Ninguna parte de la carrocería deberá sobresalir más de 30 cm. del formato original del vehículo

ARTICULO 12.- INSCRIPCIONES

Art.12.1.- GENERALIDADES

Las inscripciones se realizarán mediante el depósito de Bs. 1.500.- (Un Mil Quinientos Bolivianos) en el BANCO ECONOMICO A LA CUENTA DE ADECRUZ No.-1041251014 EN MONEDA NACIONAL (el Rally CODASUR COSTARA Bs. 2.000) debiendo el piloto llevar la boleta de pago a las oficinas de ADECRUZ y llenar la respectiva ficha de inscripción, para los trámites correspondientes (No se aceptara reservas, ni inscriptos fuera de hora estipulada en el Reglamento Particular de la Prueba).

ADECRUZ es responsable de emitir su lista final de inscriptos y debe contener los siguientes datos:

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

La fecha del cierre del registro de inscripciones será el día martes de la semana del rally. Otros detalles sobre las inscripciones se mencionan en el reglamento particular de la prueba.

Art.12.2.- ADMISIÓN DE MENORES Y DISCAPACITADOS

Según resolución de Congreso, la admisión de licencias para menores de 13 a 17 años, para su participación en pruebas nacionales será de la siguiente forma:

- a) Deberán tener mínimo tres años de participación en el Campeonato Departamental de Karting.
- b) Tendrá que ser evaluado por un piloto nombrado por la FEBAD, que hubiese participado en pruebas internacionales y haber sido campeón nacional.
- c) Además para poder participar en pruebas Nacionales deberá haber participado un año como mínimo en pruebas Departamentales de Rally o Circuito.
- d) Todo participante tendrá que sujetarse a la normativa del CDI –FIA vigente, además acompañar una carta notariada de autorización por parte de los responsables, padres y/o tutores deslindando toda responsabilidad tanto de la integridad del piloto como de terceras personas a la FEDERACION BOLIVIANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO COMO A LOS ORGANIZADORES DEL EVENTO.

Art.12.3.- 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.

Art.12.4.- 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 3.9, 9.2, 9.3 y 9.4 del CDI

Art.12.5.- 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:

- a) los organizadores, antes del comienzo de los controles administrativos.
- b) los comisarios, luego del comienzo de estos controles y antes de la publicación de la lista de tripulaciones habilitadas para tomar la largada.
- c) Solamente la CDD puede autorizar el reemplazo de ambos miembros de la tripulación o del concurrente.

Art.12.6.- 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, a este Reglamento Deportivo y al Reglamento Particular de cada rally y sus anexos.

Art.12.7.- FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

La fecha del cierre definitivo de las inscripciones para pruebas del campeonato Departamental se efectuará los días miércoles (2 días antes del comienzo de los reconocimientos)

Art.12.8.- CIERRE DE INSCRIPCIONES EN PRUEBAS COMPARTIDAS CON RALLIES DE LA FIA

La fecha de cierre de las inscripciones para pruebas que sean compartidas con un rally de un campeonato de la FIA, se ajustará a lo que mencione el Reglamento Particular de la Prueba

Art.12.9.- CANTIDAD DE INSCRIPTOS ACEPTADOS

El número total de inscriptos para un rally del campeonato no podrá superar los 90 autos.

En caso de superar este número de inscripciones, la CDD se reserva el derecho de aceptación de la inscripción a su criterio, teniendo prioridad los participantes que lo hagan por el Campeonato Departamental.

Art.12.10.- DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción serán definidos por ADECRUZ, informados a la CDD y mencionados en el Reglamento Particular de la Prueba.

Art.12.10.1.- REEMBOLSO DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

La inscripción se reembolsará completamente: a aquellos candidatos cuya inscripción fue rechazada en caso de que el rally no se realice

Art.12.10.2.- REEMBOLSO PARCIAL DE LA INSCRIPCIÓN

Las inscripciones se reembolsarán en forma parcial en el caso de que se produzcan las condiciones previstas en el Reglamento Particular.

ARTÍCULO 13.- CLASES

Art.13.1.- 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

ARTÍCULO 14.- RECONOCIMIENTO

Art.14.1.- AUTOS DE RECONOCIMIENTO

- a) El auto deberá estar pintado en un solo color, sin publicidad, calcomanías, etc.
- b) Autorizar el uso de protección para los bajos del chasis (que cumpla con las disposiciones del Grupo N)
- c) Se autoriza el uso de dos faros adicionales homologados.

- d) La tripulación puede usar un sistema de intercomunicación “Liviano” (sin cascos)
- e) Se puede colocar equipos de navegación a bordo
- f) Llevar pegado en el parabrisas delantero un calco de 20 x 20 cm con el número del vehículo participante. Este debe ser provisto por la organización en la Verificación Administrativa

Art. 14.1.1.-SE PUEDEN UTILIZAR AUTOS QUE CONFORMEN LAS SIGUIENTES ESPECIFICACIONES:

- a) Autos y/o camionetas estándar totalmente sin modificar en ningún aspecto.
- b) Autos de producción.
- c) El motor será de producción en serie (que cumpla con las disposiciones del Grupo N).
- d) La caja de cambios será de producción en serie (según disposiciones del Grupo N).
- e) El escape será de producción en serie con un nivel máximo de ruido dentro de la tolerancia legalmente permitida por el país organizador.
- g) Las suspensiones deberán cumplir con las disposiciones del Grupo N.
- h) Los asientos serán de producción de serie.
- i) Cinturones de seguridad de producción de serie (inerciales).
- j) Las llantas son libres dentro de los límites del anexo J, Grupo N.

Art.14.2.- 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/ripió, salvo que se establezca de manera distinta en el Reglamento Particular.

Art.14.3.- DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO

- a) Horarios. El reconocimiento de las dos Etapas se realizará los días Viernes a partir de las 6:00 a 17: 00 horas. La participación en el reconocimiento no es obligatoria.
- b) Número de pasadas. El número de pasadas se limita a dos por tripulación en cada prueba especial o, cuando corresponda, en cada sección (las pruebas especiales recorridos dos veces se consideran una prueba especial). Durante el reconocimiento habrá oficiales deportivos de control en la largada, en un punto medio y la llegada de cada prueba especial para registrar el número de pasadas. Podrán realizarse otro tipo de control dentro del recorrido de los tramos cronometrados.
- c) Durante cada pasada a través de la Prueba Especial, solamente la tripulación puede circular en el vehículo.
- d) Como excepción, el Director de Carrera con acuerdo de los Comisarios podrá habilitar un máximo de tres pasadas por los tramos no utilizados anteriormente o que a su criterio tengan modificaciones que lo justifiquen

- e) Las tripulaciones solo podrán ingresar y salir por los controles de inicio y final del tramo cronometrado
- f) Los organizadores deben asegurarse que cada tripulación no recorra la misma prueba más de dos veces (o tres veces en los casos mencionados en el art.14.3 inc.b)
- g) Se podrán realizar más controles por parte de la organización fuera de los días y horarios establecidos para los reconocimientos.
- h) A partir del fin de los reconocimientos, la tripulación o cualquier persona relacionada de cualquier manera con ésta, tiene prohibido transitar (al menos que lo haga a pie) sobre o a través de la ruta de un tramo cronometrado, sin autorización expresa del director de carrera
- i) Dentro de los treinta (30) días anteriores a la fecha de realización de cada prueba, los posibles participantes de ella tienen prohibido recorrer los caminos en que se vayan a disputar los tramos cronometrados.
- j) 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. 12.2 y 12.3 del CDI
- k) Cualquier denuncia elevada por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, será tratada en la primera reunión del Colegio.

Art. 14.4.- 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.

El número de identificación de la tripulación deberá ser adherido en el lateral izquierdo del auto o en su defecto en el lado izquierdo del parabrisas

ARTÍCULO 15.- VERIFICACIONES TÉCNICAS INICIAL

Art.15.1.- GENERALIDADES

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.

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, turbos compresores, caja, diferenciales, etc.

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

En la verificación técnica a los competidores se les puede requerir que presenten los ítems de vestimenta, incluyendo cascos y el sujetador frontal de cabeza aprobado por la FIA que se utilizará en la prueba. Se chequeará el cumplimiento del Capítulo III, Apéndice L del CDI

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

La Comisión Técnica de ADECRUZ, 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.

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.

Art.15.2.- CONTROLES ADICIONALES DURANTE EL RALLY

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 y la presencia de las cubiertas registradas, en cualquier momento durante el evento según corresponda, incluyendo el Shakedown.

Art.15.3.- RESPONSABILIDAD DE LAS TRIPULACIONES

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

En el caso de que una tripulación deba reemplazar 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 reemplazo y verificar el sustituido si es que se lo considera conveniente.

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.

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

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

ARTÍCULO 16.- VERIFICACIONES FINALES

Art.16.1.- PARQUE CERRADO FINAL

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

Art.16.2.- 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 y/o el delegado técnico a los comisarios.

Art.16.3.- 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.

Art.16.4.- 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 dos horas.

ARTÍCULO 17.- SHAKEDOWN/REQUISITOS PARA LA SESIÓN DE PRÁCTICA

Art.17.1.- GENERALIDADES

La sesión de práctica deberá organizarse como una oportunidad de promoción y de prueba de los autos por parte de los concursantes.

Art.17.2.- DESARROLLO DEL SHAKEDOWN

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

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

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.

Se realizarán los días viernes en los horarios que se detallan en el Reglamento Particular divididas en 2 grupos.

En primer lugar, se realizará el shakedown para los pilotos de la clase R2B Libre, R1B, SXS Racing y Buguies 1600 libre, luego lo harán los de las clases RC2, PROTO, RC2N y RC2N NAC. tendrá una duración de 60 minutos y el Director de la Prueba podrá incorporar por motivos que justifiquen dicha determinación, vehículos ajenos a la clase en desarrollo según su horario tomando las medidas de seguridad adecuadas como ser separación en horarios de largada considerando la presencia dentro del trazado de 2 vehículos de diferente performance.

Cada tripulación podrá realizar, dentro del tiempo establecido para su clase, la cantidad de pasadas que desee.

Se autoriza la utilización de cámaras a bordo colocadas en el exterior del vehículo, la sujeción de la misma deberá ser verificada y aprobada por los Comisario Técnicos.

Art.17.3.- 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.

Art.17.4.- REQUISITOS ADMINISTRATIVOS Y TÉCNICOS

Antes de la sesión de práctica los autos deberán realizar la verificación técnica.

Los autos que realicen esta práctica, deberán ser presentados en condiciones de carrera (números, elementos de seguridad), tener precintados el motor, la transmisión completa y las partes mecánicas que se mencionan en el reglamento.

A la vez las tripulaciones deben haber cumplido con la verificación administrativa

Art.17.5.- ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN

Un concursante cuyo auto se avería durante el shakedown, y no llegue a tiempo en sus reparaciones como para asistir a la ceremonia de largada, debe cumplir igualmente con lo que define el art. 17.7

Art.17.6.- EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y LOS PASAJEROS A BORDO

Durante el shakedown, cualquier persona a bordo del auto debe utilizar cascos homologados, Buzos y Hans, toda la vestimenta y equipamiento de acuerdo a lo que detalla el Anexo L Capítulo III – Equipamiento de pilotos, y tener sus cinturones correctamente ajustados. Cualquier infracción será penalizada.

Art.17.7.- ACTIVIDADES PROMOCIONALES (LARGADA PROMOCIONAL)

Es obligatorio para el organizador como para la tripulación.

Salvo justificación sustentada de la tripulación, en tal caso deben presentarse ambos tripulantes a la rampa de partida, en horario establecido.

Se programará el día viernes, previa a la partida.

Los automóviles deben quedar liberados y presentarse para la largada oficial el día sábado por la mañana en el CH 0, en el lugar y horario que se indique en el programa.

El incumplimiento del presente artículo, tendrá una sanción de Bs. 700 (Setecientos bolivianos) en favor de la ADECRUZ.

Las medidas de seguridad deben ser mantenidas.

No se permite transportar menores de edad, es obligatorio que los transportados vayan correctamente atados, con buzos anti flama y casco o con la indumentaria que identifique al equipo.

No se permite presentarse de shorts, bermudas, chinelas, etc.

ARTICULO 18.- CONTROLES – REQUISITOS GENERALES

Art.18.1.- 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 CDD que cumplan con los gráficos y distancias que figuran en el Anexo 3.

Art.18.2.- BARRERAS DE PROTECCIÓN

Una zona de por lo menos 10 metros alrededor de cada control, deberá estar protegida por barreras en ambos lados del camino a fin de facilitar la realización de las operaciones de control. En esta zona solo se permitirá la presencia de oficiales deportivos y autoridades de la competencia.

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

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

Art.18.3.- TIEMPO DE DETENCIÓN EN ÁREAS DE CONTROL

El tiempo de detención dentro de cualquier área de control se limita al tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

Art.18.4.- HORARIO DE INSTALACIÓN y FUNCIONAMIENTO

Los controles deberán estar listos para funcionar por lo menos 60 minutos antes del tiempo previsto para el pasaje del primer auto en competencia.

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, más el tiempo máximo de atraso

La cantidad mínima de oficiales deportivos en salidas y llegadas de tramos cronometrados, debería ser de tres personas en cada uno de ellos

De no haber una correcta comunicación entre el puesto de control y el control central de la carrera no se podrá habilitar el tramo para su largada.

Art.18.5.- SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN

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

Está prohibido reingresar al área de control bajo pena a determinar por los Comisario Deportivos que puede llegar hasta la exclusión.

Art.18.6.- INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

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.

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

Es obligación de las tripulaciones ubicar los controles, si por un inconveniente producido por la falta de visión de un control o la mala señalización o ubicación del mismo, se produce un error en el marcado del control o en la omisión del mismo, se informará de inmediato a los Comisarios quienes determinaran los pasos a seguir y la aplicación o no de sanciones.

En el caso que el error u omisión produzca la exclusión de la tripulación, el Director de la Prueba podrá determinar la continuidad de la tripulación involucrada, estableciendo las medidas que el caso requiera para permitir esta continuidad y hasta tanto se informe a los Comisarios.

El plazo máximo para determinar o no una sanción será al finalizar la etapa.

Art.18.7.- CONTROLES DE PASO

En estos controles, identificados por las pancartas que figuran en el Anexo 3, 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.

Art.18.8.- SEGURIDAD EN LOS PUESTOS DE CONTROL Y RECORRIDOS

El Director de la Prueba deberá designar 2 personas Responsables de Seguridad, una de estas recorrerá los caminos en el coche 00 y la otra en el 0. Ambas serán las encargadas de verificar que las medidas de seguridad son las adecuadas para dar inicio a una Prueba Especial.

Ante un inconveniente o falta de medidas adecuadas informarán al Director de la Prueba quien en consenso con los Comisarios determinará las medidas a tomar antes de autorizar la Largada.

Todos los autos involucrados en la seguridad y habilitación de los tramos cronometrados deberán contar con cámaras a bordo que registren su paso por estos tramos.

Estas grabaciones deberán estar durante toda la carrera a disposición de los comisarios y serán entregadas al finalizar la competencia para su archivo.

Las tripulaciones de estos vehículos serán los responsables del correcto funcionamiento y grabación, el no cumplimiento de este requisito puede generar sanciones hacia los organizadores.

En el vehículo 000 el Encargado de Organización y el Jefe del Operativo Policial deberán recorrer los trazados para definir el correcto funcionamiento del operativo.

El Director de la Prueba es la única autoridad deportiva autorizada a habilitar o detener una Prueba Especial.

Los parques cerrados deberán ser cercados con cualquier elemento que defina su perímetro y sirva de contención para el público

La ausencia de algunas de las personas o vehículos obligatorios en un puesto de control será informada al Director de la Prueba, quien dispondrá la presencia del faltante en forma inmediata para completar dichos requisitos de seguridad.

No se podrá autorizar la Largada de una Prueba Especial sin estar todas las personas y medidas de seguridad presentes en sus puestos.

Los Responsables de Seguridad serán los encargados de verificar estos requisitos

ARTÍCULO 19.- CONTROLES HORARIOS

Art.19.1.- 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

Art.19.2.- SECUENCIA

En todo momento los competidores deberán respetar la secuencia de marcado en los Controles, no respetar esta secuencia será sancionada, teniendo en cuenta lo previsto por el Art. 18.5, pudiendo llegar a la exclusión de la tripulación involucrada.

Art.19.3.- PROCEDIMIENTO DE CONTROL

- a) El procedimiento de control comienza en el momento en que el auto pasa la pancarta de aviso de comienzo del área de control.
- b) 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.
- c) 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.
- d) 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.
- e) 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.
- f) El horario de control es el obtenido al sumarle al horario de largada de la Prueba Especial o del Control Horario previo, según corresponda, el tiempo permitido para completar el tramo. Esos tiempos son expresados al minuto.
- g) El horario de control es de exclusiva responsabilidad de las tripulaciones, quienes pueden consultar el reloj oficial en la mesa de control. Los oficiales no pueden dar ninguna información sobre la hora de presentación.
- h) 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.
- i) 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.
- j) Cualquier diferencia entre el horario ideal de presentación y el real se sancionará de la siguiente manera:

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

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

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

l) 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.

m) 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.

19.4.- CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UN TRAMO CRONOMETRADO

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

- a) 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.
- b) 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.
- c) 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.
- d) 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.
- e) 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.
- f) 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.

- g) El tiempo de largada del tramo cronometrado será entonces el tiempo de largada para calcular la hora de presentación en el próximo control horario.
- h) El carnet de control debe ser devuelto a la tripulación en el minuto precedente al de su largada

ARTÍCULO 20.- RETRASO

Art.20.1.-RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

Cualquier demora que exceda los 15 minutos de un tiempo individual previsto, o una demora acumulativa de 30 minutos al final de cada sección o etapa del rally, resultará en que el concursante en cuestión sea removido de la clasificación por el Director de la Prueba.

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

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

Art.20.2.- LLEGADA ADELANTADA

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

Art.20.3.- NOTIFICACIÓN DE LOS RETRASOS

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

ARTÍCULO 21.- CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

Art.21.1.- PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO

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.

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

Art.21.2.- 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.

ARTÍCULO 22.- TRAMOS CRONOMETRADOS

Art.22.1.- LARGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO

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

Art.22.2.- PROCEDIMIENTO DE LARGADA

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.

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). Este dispositivo debe estar colocado 40 cm. después de la línea de largada

Art.22.3.- PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA

En caso de tener que usar un procedimiento manual de largada luego de devolver el carnet de control a la tripulación, el oficial de largada hará una cuenta regresiva en voz alta: 30"-15"-10" y los últimos cinco segundos uno por uno.

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

Art.22.4.- LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN

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.

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.

Cualquier auto que no pueda salir de la línea de largada dentro de los 20 segundos de dada la señal para hacerlo, no será clasificado y será removido inmediatamente a un lugar seguro. Si el hecho sucede en la etapa 1, al auto se le permitirá largar la etapa 2, art. 28.4 de estas reglamentaciones.

Art.22.5.- RETRASO DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Si la salida de un tramo cronometrado se ha retrasado en más de 30 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.

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.

ARTÍCULO 23.- FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Art.23.1.- LINEA DE LLEGADA

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

Art.23.2.- 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. Las áreas de detención de los tramos cronometrados (stop), serán limitadas por paneles publicitarios, vallas o encintados de manera que los oficiales deportivos puedan realizar las tareas sin inconvenientes. Los integrantes de equipos y allegados a la tripulación podrán permanecer por afuera de los límites de esa zona. Cualquier incumplimiento a esta disposición será informado a los comisarios quienes podrán imponer una sanción

Art.23.3.- INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Cuando se interrumpe o detiene un tramo cronometrado por cualquier motivo, a cada tripulación afectada se le asignará un tiempo que se considere justo. Sin embargo, ninguna tripulación que sea responsable en forma individual o conjunta de detener el

tramo, puede beneficiarse de esta medida. El Director de la Prueba tienen la potestad de analizar la forma por la cual se asignarán estos tiempos pudiendo continuar con la disputa de Prueba Especiales siguientes a la afectada sin haber resuelto esta asignación de tiempos, el plazo establecido como límite es el inicio de una nueva sección, etapa o final de una carrera

ARTÍCULO 24.- SEGURIDAD DEL CONCURSANTE

Art.24.1.- EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES

Siempre que un auto esté en movimiento en un tramo cronometrado, la tripulación deberá usar cascos, Buzo y Hans homologados, toda la indumentaria de seguridad requerida y equipos que cumplan con el Capítulo III del Anexo L – Equipamiento de los Pilotos, y deberán tener los cinturones de seguridad correctamente abrochados y ajustados. Cualquier incumplimiento será sancionado por el Director de Carrera, quien podrá además referir el asunto a los comisarios.

Art.24.2.- SEÑALES DE SOS/OK

- a) Cada tripulación dispondrá en su Libro de Ruta de una señal que consistirá en un signo rojo “SOS” y en el reverso un signo verde “OK” impreso en tamaño A4. Además, cada auto en competencia obligatoriamente deberá tener a bordo un signo rojo “SOS” y en el reverso un signo verde “OK” que mida por lo menos 42 centímetros x 29,7 centímetros (A3). Durante la competencia deberá tener fácil acceso a la misma y mostrarla según se detalla en los siguientes artículos
- b) 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 helicóptero que intente brindar asistencia.
- c) 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.
- d) En caso de un accidente donde no se requiera atención médica inmediata, un miembro de la tripulación deberá mostrar la señal “OK”, a los vehículos que sigan, el otro miembro deberá colocar 100 metros antes del accidente o del vehículo estacionado el triángulo reflectante rojo del mismo lado del camino donde se encuentra el auto detenido. Si el paso por la calle de tránsito se encuentra obstruida por el vehículo se procederá de la misma forma, no está permitido en este caso mostrar el cartel de “SOS”.
- e) Si la tripulación deja el vehículo, deberá desplegarse la señal “OK”, de modo que pueda ser claramente visible a otras tripulaciones.

- f) Cualquier tripulación que pueda cumplir con las reglas anteriores, pero no lo haga, podrá ser sancionada por Colegio de Comisarios
- g) Cualquier tripulación que se retire del rally deberá informarlo a los organizadores lo antes posible, si el retiro es producido por cualquier clase de accidente (solo se excluye el motivo de rotura mecánica) la tripulación está obligada a presentarse con el servicio sanitario de la categoría (Rescate Médico) aunque no presente ninguna molestia, para que este analice su estado y determine las pautas a seguir. Cualquier tripulación que no cumpla quedará sujeta a una sanción a discreción del colegio de comisarios.

Art.24.3.- INFORMES DE ACCIDENTES

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

Cuando se interrumpe o detiene un tramo cronometrado por cualquier motivo, a cada tripulación afectada se le asignará el tiempo que se considere más justo. Sin embargo, ninguna tripulación que sea responsable en forma individual o conjunta de detener el tramo, puede beneficiarse de esta medida.

Art.24.4.- TRIÁNGULO ROJO

Cada auto en competencia deberá llevar un triángulo reflectante rojo el cual, en caso de que un auto se detenga en un tramo cronometrado, deberá ser colocado en una posición visible por parte de un miembro de la tripulación por lo menos 100 metros antes de la posición del auto, en lo posible del lado en que el auto está detenido, para advertir a los siguientes pilotos. Cualquier tripulación que no cumpla con esta norma estará sujeta a una penalización entre 500 y 1000 bs.

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

Art.24.5.- EL USO DE BANDERAS ROJAS

Al pasar por una bandera roja 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 encontrarse a su paso. Las banderas se desplegarán a todos los puntos de radio que precedan al incidente. El director de carrera es el único autorizado para ordenar el despliegue de banderas rojas, las cuales deberán entregarse al personal a cargo precintadas y solo deberán retirar este precinto si se les ordena desde la Dirección de la Prueba.

A toda tripulación que se le haya mostrado la bandera roja, se le asignará un tiempo estimado, tal como lo establece el artículo 23.3.

ARTÍCULO 25.- PRUEBAS SÚPER ESPECIALES

Art.25.1.- CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

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.

La inclusión de una prueba súper especial es optativa

Art.25.2.- 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.

Art.25.3.- DETENCION EN LA DISPUTA DE UNA PSE

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

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

Art.25.4.- NO CUMPLIR CON LA SECCION 1 DE LA ETAPA 1 (PRUEBA SUPER ESPECIAL)

Para las tripulaciones que no se presentaron a largar la prueba súper especial 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 también el tiempo que se le asignará en la prueba súper especial.

Art.25.5.- PLAN DE SEGURIDAD

Se deberá entregar un plan de seguridad por separado que cumpla con el plan estándar para información de las autoridades designadas para el rally.

ARTÍCULO 26.- PARQUE CERRADO

Art.26.1.- APLICACIÓN

- a) Los autos quedan sujetos a las reglas del parque cerrado:
- b) A partir del momento en que ingresan a un parque de reagrupamiento hasta que lo abandonan
- c) A partir del momento en que ingresan a un área de control hasta que la abandonan
- d) A partir del momento en que llegan al final del rally hasta que los comisarios hayan autorizado la apertura del parque cerrado.

Art.26.2.- PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO

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.

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

Art.26.3.- 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.

Art.26.3.1.- COBERTORES PARA EL AUTO

El uso de cobertores para cubrir el auto, es opcional

Art.26.4.- VERIFICACIONES TÉCNICAS

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

Art.26.5.- REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO

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 de la CDD 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 de conformidad con el Anexo J incluidos en las listas técnicas FIA montados en el auto tales como cinturones, extinguidores, etc.

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

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.

ARTÍCULO 27.- NUMERACION, LARGADAS, ORDEN DE LARGADA

Art.27.1.- ASIGNACION DE NUMEROS

Los números serán asignados por la CDN FEBAD al momento de realizar el trámite de licencia para la gestión 2019 el cual será utilizado para el calendario 2019

Art.27.2.- 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 de ADECRUZ

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. Es obligatorio por parte de todas las tripulaciones que tomen parte de esta ceremonia, del uso del buzo y el calzado homologado FIA.

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.

De todas maneras, la tripulación en cuestión deberá asistir a la largada ceremonial luciendo sus buzos y calzado reglamentario en su debido horario.

Art.27.3.- ÁREA DE LARGADA

Antes de la largada, los organizadores pueden reunir todos los autos que participan en la competencia en un área de largada, a la cual los autos deberán ser conducidos antes del horario de largada, e informarlo en el Reglamento Particular.

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

No es permitida la asistencia de los autos en estas áreas de largada.

Art.27.4.- 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.

Art.27.5.- PROMOCIONES

Los pilotos y tripulaciones participantes tienen la obligatoriedad de participar en los eventos promocionales organizados por ADECRUZ, tales como la elección del orden de largada para el primer día de competencia a realizarse en la ceremonia de largada

del día viernes, la firma de autógrafos, etc. y cualquier evento organizado a efectos de la promoción de la categoría.

Las sanciones que se podrán establecer por el incumplimiento de la presente, así como la falta de puntualidad en los horarios establecidos y/o asignados, serán definidas por el Director de la Prueba. -

ARTICULO 28.- ÓRDENES DE LARGADA, REENGANCHES E INTERVALOS

Art.28.1.- 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.

Art.28.2.- ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1

Iniciarán la etapa las tripulaciones según sus clases en este orden: RC2 – PROTO - RC2N –RC2N Nal.- SXS RACING –R2B LIBRE – R1B – BUGUIES 1600 LIBRE.

La primera competencia del año se ordenará de acuerdo al ranking 2018 se establecerá según la numeración pudiendo realizarse modificaciones a criterio del Director de la Prueba en acuerdo con los Comisarios Deportivos.

Los pilotos que no posean puntaje en el campeonato anterior serán ordenados en lugares posteriores a los que si posean y de acuerdo al criterio que establezca el Director de Carrera en acuerdo con los Comisarios.

Para las fechas posteriores y hasta la culminación del campeonato el ranking será determinado por las posiciones que establezca el puntaje del presente campeonato, manteniendo la forma de desempate.

Los pilotos denominados “prioritarios” pueden ser considerados por las autoridades por esta condición, para su ordenamiento.

En el caso de que una prueba forme parte del Campeonato del Mundo de la FIA o del Regional FIA - Codasur, el orden de largada de ambos días será preparado por la Dirección de Carrera y definido por el Colegio de Comisarios Deportivos.

Art. 28.3.- ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS SUBSIGUIENTES

El Director de la Prueba confeccionará un Orden de Largada provisorio, el cual deberá ser aprobado por el Colegio de Comisarios, estos se reservan el derecho de modificar el mismo teniendo en cuenta el análisis personal de los participantes y la conveniencia por motivos de seguridad.

El orden de largada para las etapas subsiguientes se basará en la clasificación según los tiempos de etapa al final de la etapa especial de un tramo cronometrado de la etapa anterior, excluyendo las penalizaciones de tiempo y cualquier prueba súper especial que se dispute al final de la etapa anterior

Art.28.4.- RELARGADAS LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1 (ENGANCHES)

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

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

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

El motor puede ser reemplazado, sin penalización

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

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

Podrán engancharse aquellas tripulaciones que hayan abandonado por cualquier inconveniente en la primera etapa o quienes haya quedado excluidos por superar los atrasos máximos. También lo podrán hacer aquellas tripulaciones que hayan ingresado en el Orden Oficial de Largada de la etapa 1 y por cualquier motivo no se hayan presentado en el Control Horario 0. Esta participación les permite a las tripulaciones obtener puntaje en la etapa 2, pero no en la clasificación general.

Los participantes “reenganchados” serán ubicados detrás del último auto clasificado de su clase. Los vehículos reenganchados se ordenaran por orden de largada de la primera etapa.

Art. 28.5.- INTERVALO DE LARGADA

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

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

Art.28.6.- REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS

El director de la prueba con la aprobación del Colegio de Comisarios y/o los mismos comisarios pueden, por razones de seguridad, reposicionar a los pilotos o cambiar el intervalo de tiempo entre los autos (artículo 11.9 del CDI).

Todas las tripulaciones que participen en condición de enganchados ocuparán el lugar posterior al último auto en condición de carrera normal.

ARTÍCULO 28.- ASISTENCIA – CONDICIONES GENERALES

Art.28.1.- REALIZACION DE LA ASISTENCIA

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

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

Art.28.2.- PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA

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:

- a) en parques de asistencia y en zonas de asistencia remota
- b) para un miembro del equipo por auto en áreas oficiales de lavado de autos.
- c) en los tramos cronometrados (desde la pancarta amarilla de comienzo del control horario hasta la pancarta de stop al final del tramo).
- d) 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.
- e) 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.
- f) 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.
- g) Por Reglamento Particular de la Prueba se podrán establecer controles específicos (Salida de Flexi Service – Ingreso a Parque de Servicio – Ingreso a Parque Cerrado) donde los vehículos podrán ser presentados por personal del equipo de cada tripulación bajo estricta responsabilidad de la tripulación que delega este procedimiento, la metodología de registro será similar a todos los controles y las penalizaciones que se puedan generar serán aplicables al vehículo en cuestión.

ARTICULO 29.- PARQUES DE ASISTENCIA

Art.29.1.- ANUNCIO

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

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

Art.29.2.- CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA

El tiempo programado para cada auto en el Parque de Asistencia será de acuerdo al itinerario del evento y con las siguientes reglamentaciones:

- a) 20 minutos antes de la primera prueba especial siguiente a un reagrupamiento nocturno. No es obligatorio para la sección 1 excepto si sigue a un tramo de competencia del rally y un Parque Cerrado por la noche.
- b) Verificaciones técnicas pueden ser hechas dentro del Parque Cerrado
- c) 40 minutos entre dos grupos de tramos cronometrados.
- d) optativo si se usa la zona o zonas de asistencia remota.
- e) 45 minutos al final de cada sección antes del reagrupamiento nocturno, excepto después de la sección final del rally.
- f) Los ingresos a los Parques de Asistencia pueden ser precedido de zonas técnicas de entre 3 y 5 minutos de duración.
- g) En las asistencias intermedias de 40 minutos, los organizadores deben disponer la opción de “Tiempo Flexible” de 20 minutos en el ingreso a los parques de asistencia.
- h) 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.
- i) Las asistencias intermedias (40 minutos) deberán ser seguidas de reagrupamientos donde se reordenará a los participantes para continuar la prueba

Art.29.3.- 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)

Art.29.4.- 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.

Art.29.5.- VACIAMIENTO DEL TANQUE Y/O REABASTECIMIENTO EN EL PARQUE DE ASISTENCIA

Cuando sea necesario como parte de la asistencia el cambio del tanque de combustible, cambio de la bomba o el filtro de combustible o cambio de otro ítem del circuito de combustible, se permite el vaciado y/o rellenado en un parque de asistencia siempre que:

- a) El trabajo se realice con el conocimiento del Director de Carrera y en presencia de un Comisario Técnico
- b) El concursante provea de un extintor de fuegos con operador en stand-by
- c) No se efectúe ningún otro trabajo en el auto durante las operaciones de vaciamiento y/o reabastecimiento
- d) Se establezca un perímetro de seguridad adecuado alrededor del auto
- e) Se agregue solamente combustible suficiente para alcanzar la próxima zona de reabastecimiento.

ARTÍCULO 30.- TIEMPO FLEXIBLE

Art.30.1.- ASISTENCIAS INTERMEDIAS - 40 MINUTOS

Para las asistencias intermedias, las tripulaciones dispondrán de un tiempo flexible máximo de 20 minutos previo al ingreso al Parque de Asistencia.

Art.30.2.- 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

ARTÍCULO 31.- ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)

Art.31.1.- 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 20 minutos de duración para ningún auto. Por excepción y teniendo en cuenta factores especiales (ej: recorrido previo extenso de PE's) el tiempo de duración podría llegar a 30 minutos.

- a) permitir el cambio de neumáticos proporcionado desde un vehículo de asistencia y cualquier asistencia de acuerdo con estas reglamentaciones ZAR, incorporar una zona técnica de entre 3 y 5 minutos antes del control horario de entrada, incorporar una zona de marcado de neumáticos luego del control horario de salida.
- b) admitir solamente personal autorizado del equipo, como lo describen estas reglamentaciones ZAR, los comisarios del rally y los medios de prensa con pases apropiados.
- c) para aumentar el valor promocional, se estimula a los organizadores a ubicar las ZAR's en centros poblados.

Art.31.2.- CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO

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

- a) para un auto, la tripulación más hasta 4 miembros del equipo. Este personal permanecerá siendo el mismo mientras el auto esté en la zona
- b) 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.

- c) Cada mecánico que trabaje sobre un auto deberá utilizar obligatoriamente un chaleco de color amarillo con el número del vehículo sobre el que está trabajando impreso en su espalda. Si en la misma ZAR un mecánico trabaja sobre varios vehículos deberá tener distintos chalecos con los números respectivos y utilizar el adecuado según el vehículo atendido.
- d) El encargado de la evaluación electrónica del vehículo deberá utilizar un chaleco de color Rojo, sin numeración.
- e) 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.
- f) La re provisión en los recipientes de bebidas para los pilotos, no será considerada como trabajo sobre el auto.

Art.31.3.- EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS

En una zona de asistencia remota se permite lo siguiente:

- a) el uso de gatos, elevadores de chasis, rampas, llaves, herramientas de mano y agua.
- b) el uso de equipos o partes y herramientas llevadas a bordo del auto en competencia.
- c) Se podrá producir una lista de partes y/o conjuntos a ser transportada por un vehículo de asistencia. La misma puede ser informada en el RPP o emitida en un boletín
- d) el uso de herramientas con funcionamiento a batería incluyendo toda la iluminación necesaria
- e) calibrado e inflado de neumáticos
- f) completar o agregar aceite o líquidos faltantes provistos por el equipo de asistencia
- g) la adición de agua a los sistemas del auto para lo cual se puede usar un dispositivo de llenado
- h) el uso de purga del líquido de frenos y equipos de limpieza de autos
- i) el uso de papel descartable
- j) el uso de limpiador de vidrios
- k) Se pueden usar cobertores para el piso.
- l) 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 en el auto o manipular cualquier parte que deba ser montada en el mismo.
- m) Se permite la instalación de luces extra, fuera o dentro del auto, 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.
- n) Cualquier equipo o partes del auto podrán ser dejados en la zona de asistencia remota o retiradas luego de la partida del auto.

Art.31.4.- 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.

ARTÍCULO 32.- RESULTADOS DEL RALLY

Art.32.1.- 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.

Art.32.2.- PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

Las clasificaciones a ser publicadas serán las siguientes:

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

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

Clasificación Final Oficial: clasificación aprobada por los comisarios.

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

Art.32.3.- EMPATE EN UN RALLY DEL CAMPEONATO

En caso de empate en una etapa o en la carrera, 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.

Art.32.4.- 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.

ARTÍCULO 33.- PROTESTAS Y APELACIONES

Art.33.1.- PRESENTACION DE UNA PROTESTA O APELACIÓN

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

El derecho a reclamo solo corresponde a los Concurrentes, Art. 13.1, 13.2, 13.3, 13.4, 13.5 y 13.6 del CDI. El mismo en primera instancia, deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de Bs. 1000.- (Un Mil bolivianos) dentro de los plazos que a continuación se detallan:

- a) Contra la validez de una inscripción.- Hasta 4 horas después de cerrado el registro.
- b) Contra la clasificación general de la carrera.- Hasta 2 horas después de publicada la planilla de clasificación oficial.
- c) Contra la distancia de la carrera.- Hasta 24 horas antes de iniciar la prueba.
- d) Contra la decisión de un Comisario Deportivo, el Director de la prueba o el Colegio de Comisarios.- Hasta 24 horas, después de adoptada la decisión.
- e) Contra otro competidor (conducta antideportiva).- Hasta 30 minutos después de concluida la carrera.
- f) Contra otro participante (verificación técnica).- Hasta una hora después de publicada la clasificación oficial.

Además, todos los gastos de peritaje, desarme (costos reales de piezas que fueran inutilizadas) o análisis de cualquier otra índole que fuesen necesarios efectuar para comprobar la veracidad de la reclamación estarán a cargo del reclamante si la misma fuera rechazada.

En caso de ser admitida, tales gastos los soportará el denunciado.

Los reclamos por irregularidades técnicas de un vehículo sólo serán procedentes cuando se especifiquen concretamente al elemento cuestionado.

No se admitirá un reclamo que implique globalmente más de un elemento o el vehículo en su totalidad.

Art.33.2.- APELACIONES

Todos los concurrentes tienen derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos cuando las mismas sean producto de las Verificaciones Técnicas finales.

La caución fijada para la apelación es de Tres Mil Quinientos Bolivianos (3.500 Bs.).

Esta caución tiene que ser pagada en el instante que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar, la cual debe ser complementada dentro de la hora siguiente a ser notificados de su decisión. Art. 14.4 del CDI.

El plazo para la presentación de la apelación expira a los dos (2) días contados de la fecha de notificación de la decisión de los Comisarios Deportivos. Art. 14.3 del CDI.

Para el caso que la apelación fuera rechazada o el interesado no continúe con la misma, no le será devuelta la caución.

ARTÍCULO 34.- PREMIACIÓN DEL RALLY

Art.34.1.- 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.

Art.34.2.- PREMIACIÓN

Los premios para los competidores / tripulaciones serán entregados sobre un podio montado al estilo olímpico a los tres primeros clasificados en cada clase. .

Posteriormente quedará a criterio del organizador el orden de la premiación de las categorías.

Art.34.3.- DEBERES Y OBLIGACIONES

Los equipos y/o tripulaciones tienen la obligación de concurrir a la ceremonia de premiación, con su vestimenta reglamentaria y uso de gorra definida por el promotor, durante todo el transcurso de la misma.

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

ARTÍCULO 35.- PREMIACIÓN ANUAL

Art. 35.1.- REQUISITOS DE ASISTENCIA

Cualquier piloto o copiloto que obtenga el título de Campeón Departamental deberá estar presente en las ceremonias anuales de premiación programadas por ADECRUZ.

Art.35.2.- AUSENCIA

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

ARTICULO 36.-REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE Y PROCEDIMIENTOS

Art.36.1.- UBICACIÓN

La provisión de combustible es considerada bajo la responsabilidad de ADECRUZ. Excepto como se detalla para el cambio de un tanque de combustible, las tripulaciones pueden solamente reabastecerse de combustible en las zonas de reabastecimiento (ZR) designadas e indicadas por los organizadores en el libro de ruta.

Las zonas de reabastecimiento pueden estar ubicadas:

- a) a la salida de los parques de asistencia
- b) a la salida de las zonas de asistencia remota
- c) en otros lugares indicados en el libro de ruta

- d) Cualquier zona de reabastecimiento debe figurar en el itinerario del rally y en el libro de ruta.
- e) La entrada / salida de las zonas de reabastecimiento se marcará con una pancarta azul con el símbolo de una bomba / surtidor.
- f) La presencia de bomberos, matafuegos y apropiadas medidas de seguridad deben ser previstas por el organizador en cualquier punto de reabastecimiento
- g) Se podrá empujar un auto fuera de la RZ por la tripulación y/o oficiales allí presentes, sin incurrir en penalidades.
- h) El personal del proveedor debe vestir ropa que le asegure una protección adecuada contra el fuego
- i) El proveedor de combustible es responsable de proteger el piso con una alfombra ambiental que debe estar compuesta de una parte superior absorbente y una parte inferior impermeable.

Art.36.2.- PROCEDIMIENTO EN LAS ZR

Solamente se permiten las acciones que se producen dentro de la ZR directamente involucradas en el reabastecimiento de vehículos en competencia.

Esta operación será realizada por las personas dispuestas para esa tarea en presencia de la tripulación.

En todas las ZR se aplicará el límite de velocidad de 5 kph

Las responsabilidades sobre los reabastecimientos, son propias de la tripulación.

Los motores se deberán apagar durante la operación de reabastecimiento

Se recomienda que la tripulación permanezca fuera del auto durante el reabastecimiento, sin embargo, si permaneciera adentro, sus cinturones de seguridad deberán estar sin sujetar.

La presencia de personal del equipo del auto que es reabastecido en esa zona, será considerada como “asistencia prohibida”

ARTÍCULO 37.- NEUMÁTICOS Y RUEDAS

Art.37.1.- PROVISIÓN

Los neumáticos a utilizar en todas las categorías que participan en las pruebas del Campeonato.

En el campeonato Departamental son libres.

Art.37.2.- CANTIDAD DE CUBIERTAS AUTORIZADAS

Del total de neumáticos se podrá declarar una cantidad de estos para la Primera Etapa y los restantes se podrán declarar al inicio de la Segunda Etapa. Siempre se mantendrá la cantidad de neumáticos obligatorios sobre el vehículo de competición

Art.37.3.- PRUEBAS COMPARTIDAS

Si una prueba del Campeonato Departamental forma parte a la vez del Campeonato FIA – Codasur, la cantidad de cubiertas autorizadas, formas de control, etc. serán especificadas en el RPP de manera que los participantes se ajusten a los requerimientos de ambos campeonatos.

Art.37.4.- NEUMÁTICOS CON DIBUJO

Todos los autos deberán estar equipados con neumáticos con dibujo. Los neumáticos a ser usados en tramos cronometrados podrán ser marcados.

Art.37.5.- CONTROL

En cualquier momento durante el evento, pueden ser realizados controles para verificar la conformidad de los neumáticos. Cualquier neumático que no esté de conformidad, será marcado con un sello especial y no deberá ser usado.

Art.37.6.- MARCACIÓN DE NEUMÁTICOS / ZONAS DE CONTROL

Se podrá establecer una zona de marcado de neumáticos / llantas a la salida de los parques de asistencia autorizados y las zonas de asistencia remota. A los solos efectos de asistir el procedimiento de marcado de neumáticos, un miembro del equipo de cada tripulación puede acceder a esta zona. La tripulación debe detener su auto y esperar las instrucciones de los oficiales y/o comisarios técnicos. En ausencia de éstos la tripulación puede dejar la zona sin detenerse.

Se puede establecer una zona de control de marcas de neumáticos en la entrada a los parques de asistencia autorizados y las zonas de asistencia remota.

Art.37.7.- DISPOSITIVOS PARA MANTENER EL RENDIMIENTO TOTAL DE LOS NEUMÁTICOS

Está prohibido el uso de cualquier dispositivo para el mantenimiento del desempeño completo de los neumáticos con una presión interna igual o menor a la presión atmosférica. El interior del neumático (espacio entre la llanta y la parte interna del neumático) debe ser llenado solamente con aire.

Art.37.8.- DEMORAS EN LAS LARGADAS

El ajuste de la presión de los neumáticos es permitido cuando:

La largada de una Prueba Especial es demorada por más de 10 minutos.

En reagrupamientos de más de 10 minutos de duración cuando éste es seguido de una Prueba Especial o Súper Especial

Art.37.9.- TRATAMIENTO DE LOS NEUMATICOS

Solamente en algunas pruebas del Campeonato Departamental será autorizada la modificación del diseño de los neumáticos. Cuando esa condición sea permitida, deberá ser mencionada en el Reglamento Particular o en un boletín del mismo

Los trabajos de modificación solo podrán llevarse a cabo en el Parque de Asistencia.

Art.37.10.- NEUMÁTICOS CON CLAVOS

Está prohibido el uso de neumáticos con clavos, salvo expresa autorización de la CDD

Art.37.11.- 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.

Art.37.12.- 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.

ARTÍCULO 38.- COMPONENTES MECÁNICOS

Art.38.1.- CAMBIO DE MOTOR

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.

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

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

Art.38.2.- TURBOCOMPRESOR

El turbocompresor y el compresor serán de aquí en más el “compresor”.

Permanecen vigentes las actuales reglamentaciones acerca de la brida restrictora de aire y el precintado (artículos 254-6.1 y 255-5.1.8.3 del Anexo J).

El compresor colocado en el auto será controlado y precintado en la verificación previa al evento. En caso de cambio se identificará el que el equipo informe que se va a colocar

Los compresores serán identificados con un precinto cuyo número será registrado

Todos los compresores usados deberán permanecer sellados hasta el final del rally para que los Comisarios Técnicos puedan comprobar su conformidad.

Art.38.3.- TRANSMISIONES

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).

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.

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

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

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.

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.

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.

ARTÍCULO 39.- REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO

Art.39.1.- NIVEL DE RUIDO EN LOS TRAMOS CRONOMETRADOS

Por razones de seguridad, y solo en los tramos cronometrados, es recomendada la posibilidad de cortocircuitar el silenciador de escape, con la condición de que la salida de gases de escape sea conforme al Anexo J y, para los autos equipados con un convertidor catalítico que los gases pasen a través del mismo. En los sectores de enlace, el nivel de ruido deberá cumplir con lo establecido en el Anexo J.

Art.39.2.- CAMARAS A BORDO

La instalación de una cámara de grabación digital a bordo orientada a poder observar el recorrido hecho por el participante, es obligatoria.

La toma de imágenes debe estar enfocada hacia la parte delantera del auto, debiéndose observar el camino a recorrer y parte del capot del auto

Cuando se recorra una Prueba Especial, la cámara debe estar encendida y grabando en todo momento, desde la presentación del vehículo en el CH, punto de largada y hasta la pancarta de tres rayas oblicuas que señalan la finalización del sector de control luego del punto stop.

Es responsabilidad de la tripulación el correcto funcionamiento de la cámara y la dirección y enfoque de las imágenes grabadas

Si antes del inicio de un tramo cronometrado, la tripulación comprueba que su cámara presenta dificultades de grabado, debe informarlo a las autoridades en el control horario correspondiente a ese tramo.

La cámara puede ser requerida por las autoridades de la prueba en cualquier momento a efectos de las comprobaciones que consideren convenientes.

Las penalizaciones por no cumplir este requisito o el no funcionamiento de la cámara en una competencia sin previo aviso, será penalizado como se detalla a continuación:

Primera oportunidad: un (1) minuto

Segunda oportunidad: diez (10) minutos

Tercera oportunidad: removido de la clasificación

**REGLAMENTO ESPECIFICO DEL CAMPEONATO ABSOLUTO DE PILOTOS
TROFEO DE ORO**

ARTICULO 1.- CAMPEONATO ABSOLUTO DE PILOTOS. – El Campeonato Absoluto de Pilotos en la modalidad Rally, se desarrollará bajo las siguientes características y obligaciones a cumplir por los pilotos participantes de todas las categorías convocadas por ADECRUZ al Campeonato Departamental de Rally 2019.

- a) **Tendrá derecho a obtener puntos para este campeonato la Clase que tenga mínimo Seis (6) autos en el Control Horario Cero (CH0) en cada prueba del campeonato. (SOLO SE TOMARÁ EN CUENTA EL PUNTAJE DE LAS PUEBAS QUE CUMPLAN CON ESTE REQUICITO).**
- b) **Se unirán las Clases RC2 y la Clase PROTO solo para el Campeonato Absoluto.**
- c) **Los puntos a disputarse será los que otorgue el reglamento de Adecruz por cada Clase (Categoría), los cuales serán la sumatoria de los puntos otorgados por cada Prueba Especial (PE), más los puntos otorgados por clasificación General.
NOTA: No se tomará en cuenta los puntos que se pueda haber obtenido ya sea en las PE o la General, si el Piloto ha sido excluido o descalificado de la Prueba.**
- d) **El Piloto de cualquier categoría que participe del Campeonato Departamental de Rally 2019 organizado por ADECRUZ y haya sumado la mayor cantidad de puntos una vez concluido el Campeonato, se hará acreedor a llevar el premio otorgado por la empresa AMETRINE AND NATURAL STONES, que consiste en UN KILO DE ORO DE 18 KILATES O SU VALOR ECONOMICO EQUIVALENTE AL DIA DE LA PREMIACION.**
- e)

ARTICULO 2.- APLICACION EN CASO DE EMPATES EN PUNTOS. –

- f) **Se sumará la mayor cantidad de primeros puestos obtenidos por los pilotos en disputa, durante las fechas de Campeonato de Rally.**
- g) **Si continuara el empate, se sumará la mayor cantidad de segundos, y Terceros, cuartos, y quintos puestos obtenidos por los pilotos en disputa.**
- h) **En caso de empate posterior, la CDD en conjunto con la empresa auspiciadora de este premio AMETRINE AND NATURAL STONES decidirán cualquier otra consideración que crea la más adecuada.**

NOTA: ESTE SISTEMA DE DESEMPATE SERA DE USO EXCLUSIVO PARA EL CAMPEONATO ABOSLUTO DE PILOTOS.

ARTICULO 3.- PREMIO PARA EL CAMPEON

3.1 UN KILO DE ORO DE 18 KILATES MAS UN TROFEO

ANEXO 1 – REQUERIMIENTOS ORGANIZATIVOS

La C.D.D. establece para la organización de competencias válidas para el Campeonato 2018 del Rally Departamental las siguientes normativas:

Para todas las índoles organizativas el plazo de una competencia inicia desde las 0 hs del día establecido para el inicio de las verificaciones hasta que se emita la Clasificación Oficial definitiva de la Carrera.

Si esto ocurriese el mismo día de finalizada la competencia el plazo se extenderá hasta las 0 hs del día posterior.

Todas las facilidades y comodidades requeridas por las Autoridades de Fiscalización deben prestarse por el término completo de este plazo.

La organización dispondrá de 2 espacios adecuados para la Dirección de la Prueba y la sala de Comisarios, los mismos deberán estar a una distancia prudencial entre ellos, contar con todos los servicios necesarios (electricidad, iluminación, seguridad, internet, superficie no menor a 10 metros cuadrados y mobiliario adecuado); estos espacios deben ser exclusivos para dicha función.

Los autos oficiales 0 – 00 – 000 deberán contar con cámaras a bordo que registren su paso por las Pruebas Especiales.

Todas las filmaciones deberán ser entregadas al Director de la Prueba luego de cada sección para que queden a disposición de los Comisarios para su consulta.

La organización proveerá a los comisarios, para el normal desempeño de sus funciones, de 3 autos debidamente identificados con las palabras FISCALIZACION y CDD.

Al menos 1 de estos deberá ser un vehículo adecuado para circular por caminos montañosos con todas las características de estos.

Se instalará en estos autos equipos de comunicación VHF adecuados en potencia para la constante comunicación de los Comisarios con el Director de Carrera.

Para el Reconocimiento de Caminos por parte de las tripulaciones se dispondrán controles en cada prueba especial en la entrada a la misma, en un punto ubicado en la mitad del recorrido establecido y a la salida de esta.

En el Libro de Ruta se establecerán 6 espacios de sellado por cada P.E.

De no contar una Prueba con estos controles se podrá suspender el ingreso para su reconocimiento hasta tanto se instalen los mismos

Se entregará a cada Autoridad Deportiva de la competencia un Libro de Ruta similar al recibido por las tripulaciones participantes.

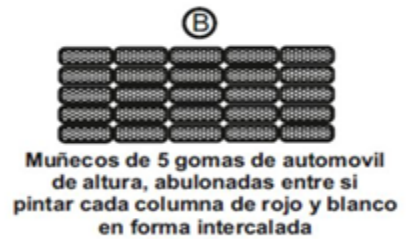
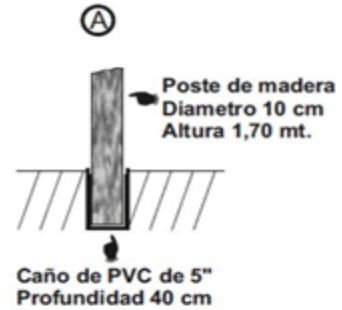
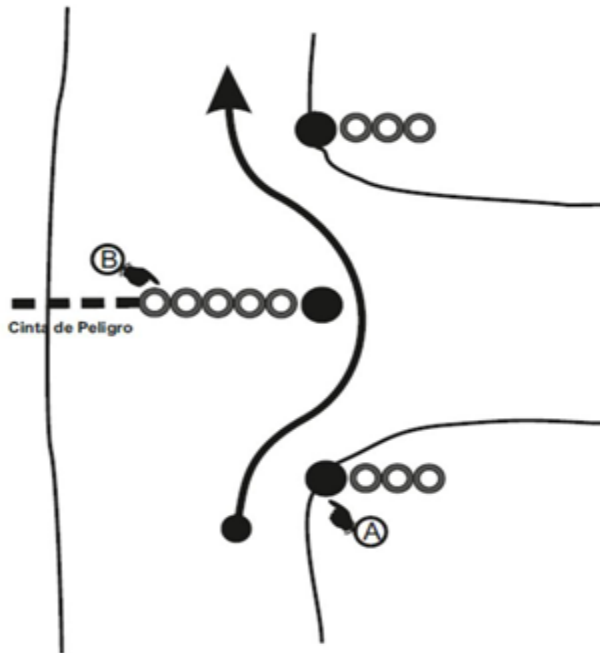
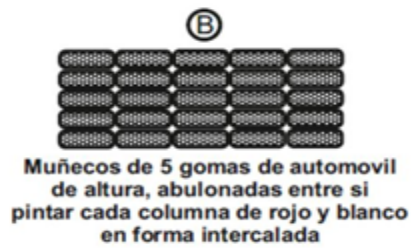
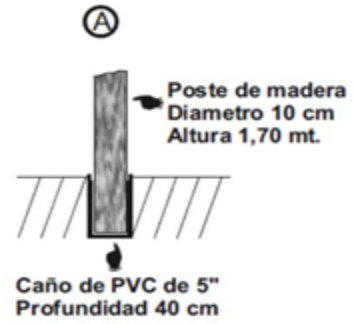
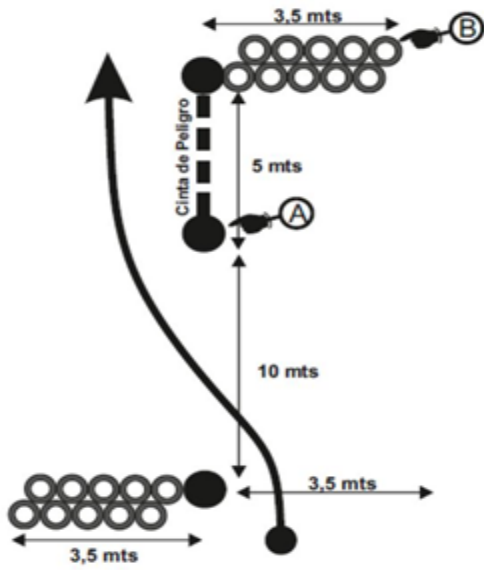
Las respuestas válidas o notificaciones autorizadas solo serán las remitidas desde el mail oficial de la C.D.D.

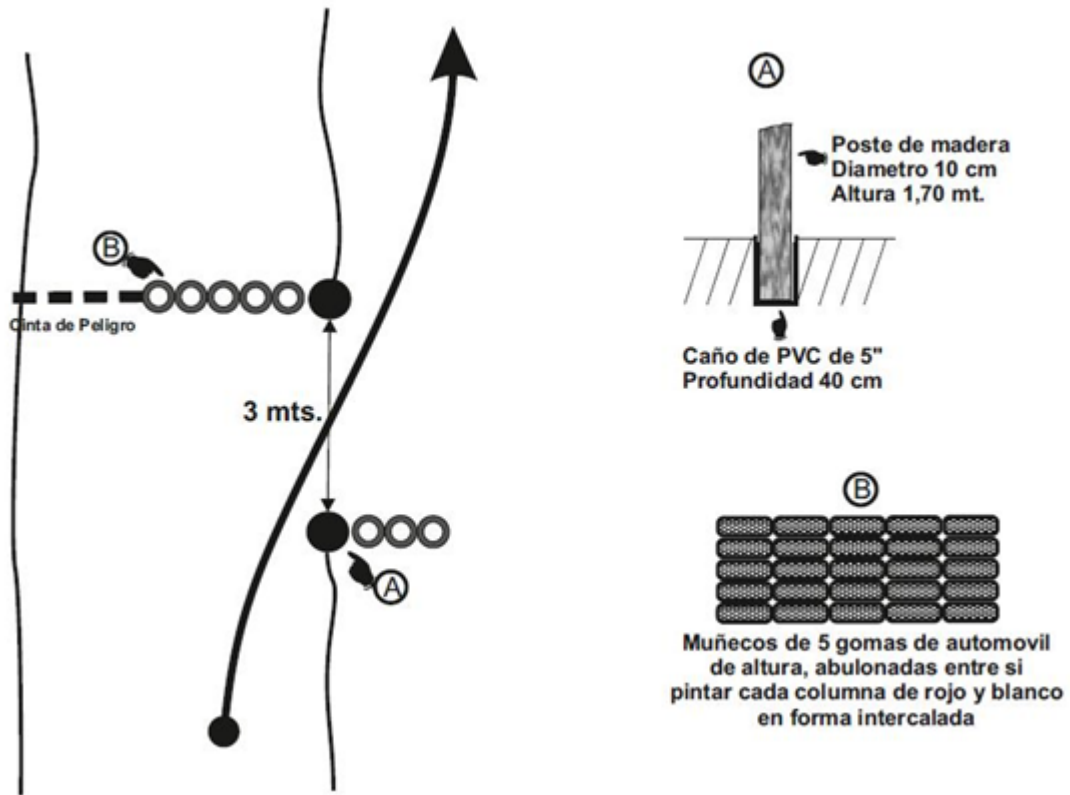
Todos los documentos oficiales deberán respetar los formatos establecidos y serán firmados por las autoridades que correspondan para su autorización.

Ninguna autoridad podrá tomar una determinación que requiera el previo consentimiento o aprobación de otra.


























Los Boletines deberán respetar el formato de hoja A4 de color amarillo y se adjuntarán junto a una planilla de tripulaciones las cuales deberán firmar dicho documento en consentimiento de recepción del mismo.

ANEXO 2 - CHICANAS





ANEXO 3 - CONTROLES

TIPO DE CONTROL	ZONA DE CONTROL Diámetro de los Signos 70 cm		
Dirección			
	SIGNOS AMARILLOS ENTRADA ÁREA DE CONTROL	SIGNOS ROJOS DETENERSE OBLIGATORIO	SIGNOS BEIGE FIN ÁREA DE CONTROL
CONTROL DE PASO			
CONTROL HORARIO			
C.H. ENTRADA ASISTENCIA			
C.H. SALIDA ASISTENCIA			
LARGADA DE PRUEBA ESPECIAL			
LLEGADA DE PRUEBA ESPECIAL			
OTROS SIGNOS DE PANCARTAS FIA			
	SIGNOS BLANCOS FONDO AMARILLO	SIGNOS BLANCOS O AZULES FONDO AZUL O BLANCO	
CONTROL DE NEUMATICOS			
REAPROVISIONAM. COMBUSTIBLE			
PUNTO DE RADIO			
ASISTENCIA MEDICA	