



## CAMPEONATO ARGENTINO de RALLY

REGLAMENTO DE CAMPEONATO

2007

## CONTENIDO

- 1 DISPOSICIONES GENERALES
- 2 REGLAMENTACIONES
- 3 VEHICULOS ADMITIDOS
- 4 CARACTERISTICAS DE LOS RALLIES
- 5 PUNTAJE
- 6 PARTICIPANTES - LICENCIAS
- 7 INSCRIPCIONES
- 8 PRIORIDADES
- 9 NUMERACION - ORDEN DE LARGADA
- 10 PARQUE CERRADO FINAL - VERIFICACIONES
- 11 ORGANIZACIÓN
- 12 MEDIDAS DE SEGURIDAD
- 13 CEREMONIAS DE COMIENZO Y CORONACIÓN
- 14 INSPECCION PREVIA
- 15 SANCIONES APLICADA POR LOS COMISARIOS
- 16 APERCIBIMIENTOS
- 17 RECLAMACIONES
- 18 APELACIONES
- 19 PAGO DE MULTAS
- 20 INCIDENTE
- 21 MEDIDA PROVISORIA
- 22 COBERTURA MEDICA
- 23 CLASE N 4 - COPA LIGHT
- 24 CLASE N 4 - COPA SENIOR
- 25 PRUEBA SUPER ESPECIAL - CAMPEONATO

## 1. DISPOSICIONES GENERALES

La Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino (C.D.A. del A.C.A.) organiza el Campeonato Argentino de Rally 2007, que es propiedad de la C.D.A. y que otorga dos títulos de Campeón Argentino, uno para pilotos y otro para navegantes, que surgirá de quien obtenga mayor cantidad de puntos considerando en cada rally, la clasificación final, la de las etapas y el adicional de la Prueba Súper Especial.

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

Para obtener el título de Campeón Argentino, es necesario haber intervenido en un mínimo de cuatro (4) competencias que otorguen puntaje para esa Clase.

Estará compuesto por un máximo de diez (10) pruebas

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

## 2. REGLAMENTACIONES

Son de aplicación todas las reglamentaciones, prescripciones y regulaciones dictadas por la C.D.A., las contenidas en el R.D.A. y sus Anexos, el C.D.I. y sus Anexos, las Prescripciones Generales aplicables a los Rallies y sus Anexos, las que contiene este Reglamento y las que la C.D.A. emita durante 2007

## 3. VEHICULOS ADMITIDOS

Automóviles homologados por la F.I.A. y C.D.A. comprendidos en un todo de acuerdo con la reglamentación técnica de Autos de Producción – Grupo N

En caso de vehículos homologados por la C.D.A., estas homologaciones serán realizadas siguiendo las mismas normativas de la F.I.A.

Las clases que tendrán vigencia durante el año 2007, serán las siguientes:

Homologación	Grupo	Clase	Capacidad Cúbica
F.I.A.	N	4	Superior a 2000 cm <sup>3</sup> .
F.I.A. o C.D.A.	N	3	1600 a 2000 cm <sup>3</sup> .
F.I.A. o C.D.A.	N (1) (2)	2	Hasta 1600 cm <sup>3</sup> .
C.D.A.	Súper "R" Integral		Hasta 2000 cm <sup>3</sup>

(1) No se permite la participación de autos de producción de serie equipados con árbol de levas variable.

(2) En autos con Ficha de Homologación FIA, no se autorizan las variantes de opción (VO)

Solamente con autorización expresa de la C.D.A. y sin derecho a obtener puntos ni trofeos, se podrá admitir la participación de automóviles no homologados dentro de la organización de una prueba con puntaje para el Campeonato Argentino de Rally.

En el caso que, dentro de la Organización de un Rally por el Campeonato Argentino se incluya la participación de tripulaciones y vehículos válidas para un Campeonato Regional o Zonal, las tripulaciones y su vehículo habilitado, serán ordenados y clasificados luego del último ordenado o clasificado por el Campeonato Argentino, debiendo largar siempre, el primero de ellos, como mínimo dos minutos después del último habilitado para el Campeonato Argentino.

Deberán ser clasificados por separado y no podrán ser incluidos en la Clasificación General, conjuntamente con las Clases que compiten por el Campeonato Argentino.

## 4. CARACTERISTICAS DE LOS RALLIES

### 4.1 Distancias

La distancia total de las Pruebas Especiales debe ser de 150 kms. con una tolerancia en más y en menos de un 5% dividida en dos etapas y con un mínimo de 8 pruebas especiales.

La extensión recomendada de las etapas es: 33% para la etapa 1 y 66% para la etapa 2 del recorrido total de Pruebas Especiales, con una tolerancia en más y en menos del 3%.

Un rally, dentro del calendario del año, podrá disputarse sobre una distancia mayor (aproximadamente 170 kms.), pero otorgará el mismo puntaje que las restantes pruebas.

Si la distancia entre Parque de Asistencia supera los 100 kms. debe disponerse una zona suplementaria de reabastecimiento según las condiciones que se detallan en el Art 4.8

### 4.2 Superficies

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

### 4.3 Condiciones de las Pruebas Especiales

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

La extensión máxima no deberá superar los 30 kms.

Los tramos rectos no deben superar los 1200 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.

El máximo de oportunidades en que puede ser disputada una misma PE, sobre el mismo recorrido será de dos, por Etapa.

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

No se deberán incluir dentro del recorrido PE'S que se disputen ida y regreso sobre un mismo tramo del camino.

Únicamente y por excepción, y en caso de que no existan alternativas en la zona como para alcanzar la distancia total requerida, la CDA podrá autorizar la utilización de un tramo con estas características.

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

#### 4.4 Pruebas Súper Especiales

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

A la vez el organizador deberá enviar un plan detallado de seguridad a la CDA para su revisión y aprobación treinta (20) días antes de la realización de la prueba.

Si la Prueba Súper Especial es intermedia la superficie del trazado debe ser de tierra o ripio. Si es al final del rally, como complemento de éste, (Art. 25 del presente Reglamento) la superficie puede ser tierra, ripio, pavimento o mixto, pero precedida de un Parque de Asistencia de 45 minutos.

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

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

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

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

Si una tripulación no puede completar el recorrido de una prueba súper especial, su auto será trasladado por los organizadores hacia el camino inmediatamente posterior al control del final de la Prueba Súper Especial, o directamente al Parque de Asistencia o Parque Cerrado según corresponda.

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

Si la Prueba Súper Especial es seguida de una Prueba Especial, el auto que no completó el recorrido y fue trasladado al control final (stop) debe presentarse en el Control Horario siguiente, en el horario que le corresponde.

En estos casos la tripulación estará sujeta todas las reglas normales, reglamentaciones, restricciones de asistencia y al itinerario del rally.

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

#### 4.5 Elección del Recorrido

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

La decisión de permitir el uso de una Prueba Especial puede ser determinada por el Observador que envíe la CDA para una revisión previa. La inspección puede ser llevada a cabo a solicitud del Organizador, en el caso de inclusión de una nueva Prueba Especial o por la CDA si por haber sido utilizado el tramo anteriormente, y haberse suscitado inconvenientes, requiere correcciones.

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

En última instancia, las autoridades designadas por la CDA para cada evento (Comisarios Deportivos, Observador, Delegado de Seguridad) podrán tomar la decisión in situ de cancelar o modificar el recorrido de una Prueba Especial si por motivos de seguridad lo consideran conveniente.

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

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

#### 4.6 Duraciones

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

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

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

#### 4.7 Asistencia

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

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

Solamente en el caso de Reagrupamientos – Régimen de Parque Cerrado – no previstos en la planilla de horarios (interrupciones de la prueba) o ampliadas en su tiempo original, los Oficiales Deportivos podrán autorizar a la tripulación a cambiar un neumático dañado por otro que lleven a bordo en ese Sector.

Los organizadores deben disponer la opción de "Tiempo Flexible" en los Parque de Asistencia Tipo I. Será de 15 minutos para las asistencias intermedias y de 60 minutos para la asistencia final de etapa.

Excedido el tiempo flexible, regirá la penalización de 10 segundos por minuto de atraso, considerándose para la puesta fuera de carrera el tiempo de 15 minutos como atraso del sector.

En las asistencias intermedias deberán ser seguidos de reagrupamientos donde se reordenará a los participantes para continuar la prueba.

Para tomar el tiempo flexible, los organizadores deberán disponer a continuación del CH de ingreso al Parque de

Asistencia, de una zona debidamente definida, donde permanecerán los autos en régimen de parque cerrado hasta que las tripulaciones decidan su ingreso al área de reparaciones

#### 4.8 Reabastecimiento

La carga de combustible se realizará únicamente en las zonas de reabastecimiento indicadas en el Libro de Ruta, y en ellas solamente se permitirá la carga de combustible.

Estarán señalizadas con pancartas que muestren un surtidor de combustible en color negro sobre fondo azul.

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

La existencia de personal del equipo en esa zona será considerada como "asistencia prohibida"

Por seguridad, los motores deben permanecer apagados durante la operación de reabastecimiento y se recomienda que las tripulaciones permanezcan fuera del auto mientras ésta se realiza

#### 4.9 Neumáticos -Circulación

Los neumáticos a utilizar en todas las Clases serán provistos por la categoría

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

Cuando la largada de una prueba especial tenga una demora de mas de 10 minutos, para cualquier competidor, la regulación de la presión de los neumáticos esta permitida.

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

Está prohibido el uso de cualquier dispositivo / elemento para mantener el rendimiento completo del neumático con una presión interna igual o menor a la presión atmosférica. El interior del neumático (el espacio entre la llanta y la parte interna del neumático deben rellenarse únicamente con aire).

Esta prohibido el uso de clavos, salvo autorización expresa de la C.D.A.

Los automóviles podrán transportar dos (2) ruedas de repuesto como máximo.

En los tramos de enlace que forman parte de una ruta pública, los autos de competición pueden solamente circular con sus cuatro ruedas y sus respectivos neumáticos. Cualquier infracción será informada a los Comisarios Deportivos quienes podrán imponer una penalización.

#### 4.10 Reconocimientos

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

Las pruebas especiales serán recorridas por las tripulaciones inscriptas, como máximo, en tres oportunidades.

En el Reglamento Particular de la Prueba deberán ser definidos cantidad de pasadas, días y horarios especiales en que podrán ser recorridos cada uno de ellos. El cumplimiento de esta reglamentación será controlada por el Organizador.

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

Dentro de los noventa (90) días anteriores a la fecha de realización de cada prueba y hasta el inicio del plan de reconocimientos, los posibles participantes de esa Prueba tienen prohibido recorrer los caminos en que se disputan las Pruebas Especiales.

El reconocimiento fuera del cronograma dado por los Organizadores es considerado una infracción muy seria y será informada a los Comisarios Deportivos que podrán aplicarle una de las Penalidades consignadas en los Art. 152 y 153 del RDA. Además, si los Comisarios Deportivos determinan que la falta es muy grave, pueden proponer a la Mesa Directiva de la CDA, que suspenda las licencias de los integrantes de la tripulación por un período de duración equivalente a la cantidad de competencias del Campeonato Argentino de Rally por el que hayan sido suspendidos.

Cualquier denuncia presentada por el Director de la Prueba al Colegio de Comisarios Deportivos será tratada por estos en su primera Reunión.

Las condiciones para recorrer los tramos de PE y características de los vehículos que está permitido utilizar se describen en el Art. 14.1 y 14.2 de las Prescripciones Generales para rallies y en el Art. 4.10 del presente Reglamento.

#### **4.11 Características de los Vehículos**

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

—No deberá poseer publicidad.

El motor será de producción de serie.

La caja de velocidades será de producción de serie.

El tubo de escape será de serie y deberá respetar el límite sonoro autorizado en Argentina.

Cinturones de seguridad de producción de serie (inerciales).

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

Asientos serán de producción de serie.

En las suspensiones los amortiguadores serán standard en su forma exterior.

Sin jaula interna o barras o tubos externos que cumplan esa función, si existen no deben cumplir una función estructural, sin hierros entre las torretas (si no es provista como original de fábrica).

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

Neumáticos libres para tierra o ripio.

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

Se puede desconectar el ABS y el AIRBAG.

Toda tripulación que infrinja esta reglamentación, será informada a los Comisarios Deportivos, quienes en el transcurso de su primera reunión, podrán aplicarle una de las penalidades consignadas en los Art. 152 y 153 del RDA.

#### **4.12 Ensayos (Shakedown)**

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

Los participantes deben respetar los horarios asignados a su clase.

#### **4.13 Tiempos**

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

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

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

#### **4.14 Publicidades**

El Organizador dispondrá de un panel de 40 cm. de alto x 25 cm. de ancho que debe ser colocado en la parte delantera de las puertas de las tripulaciones.

También pueden disponer de una faja de 50 cm. x 17 cm. con la denominación del rally, ubicada en forma horizontal en la parte superior de ambas puertas.

#### **4.15 Números de competición**

Para los rallies que conforman el Campeonato Argentino, los organizadores deben proveer a cada tripulación los números de competición que utilizarán durante la prueba.

Dos números de 25 cm. de alto y un ancho de trazo de no menos de 3.5 cm., en color naranja fosforescente, para ser colocados en la parte alta de cada vidrio lateral trasero, junto con el nombre de las tripulaciones.

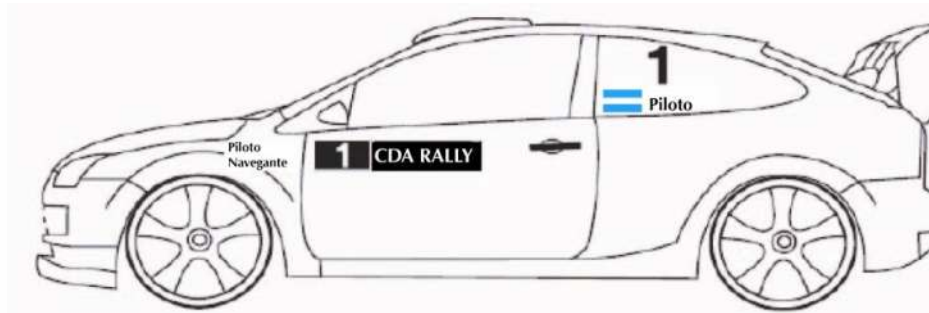
En forma opcional pueden imprimir placas de 50 x 50 cm. para ser colocados en el techo de los vehículos en fondo blanco con números negros y una "Placa de Rally" con medidas aproximadamente de 30 x 15 cm. para ser adherida en el capó de los mismos.

#### 4.16 Nombre de los Pilotos y Copilotos

El nombre del piloto (ventana trasera izquierda) y el del navegante (ventana trasera derecha) deben presentarse con su bandera nacional según la nacionalidad de su pasaporte, debajo del número de competición. El apellido solamente debe presentarse:

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

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



#### 4.17 Sistema de Reenganche

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

- . Si se han retirado de la prueba por haber excedido los tiempos máximos permitidos (sector, etapa) o reportado problemas técnicos a la Dirección de la Prueba.
- . No lo podrán hacer aquellos que hayan sido excluidos por las Autoridades Deportivas por infringir condiciones reglamentarias.
- . Su intención de participar debe ser presentada por nota a la Dirección de la Prueba (el horario tope será especificado en el RPP)
- . El automóvil y el block motor deben ser los mismos que se presentaron en la verificación técnica inicial.
- . El automóvil podrá ser reparado a discreción pero debe ser ingresado al Parque cerrado como máximo cuatro horas después del tiempo ideal del primer vehículo en competencia, donde los Comisarios Técnicos procederán a su revisión y precintado de elementos.
- . Esta participación les permite a las tripulaciones obtener puntaje, dentro del asignado para la segunda etapa, para sus respectivas clases.

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

Las tripulaciones que abandonan en la segunda etapa, podrán reengancharse para disputar la Prueba Súper Especial. Para ello, deberán ingresar su auto al Parque Cerrado hasta 30 minutos después que lo haya hecho el primer auto de su clase.

#### 4.18 Pasaporte Técnico

A cada auto se le entregará por parte de la Comisión Técnica de la CDA, en su primera participación de cada año, un Pasaporte Técnico y su correspondiente Chapa de Empadronamiento, cuyo valor es de \$ 300.-

El Pasaporte deberá ser obligatoriamente presentado en cada Verificación. El concurrente del auto, será responsable sobre la falta del mismo, la ausencia de alguna de las hojas componentes o cualquier enmienda no autorizada.

## 5. PUNTAJE

### 5.1 Puntaje para el rally

El puntaje que asigna cada prueba para el Campeonato Argentino 2007 es el siguiente:

#### . Clasificación General

Del 1° al 8° puesto: 10 - 8 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1

#### . Por etapa

Etapa 1 33% Del 1° al 5° puesto: 3 - 2 - 1.5 - 1 - 0.50

Etapa 2 66% Del 1° al 5° puesto: 6 - 4 - 3 - 2 - 1

#### . Prueba Súper Especial

Del 1° al 3° puesto 1.50 - 1 - 0.50

Las mismas escalas de puntos serán aplicadas en cada clase, para la definición del Campeonato de cada una de ellas.

Las tripulaciones que habiendo hecho abandono de la prueba se "reenganchan" para disputar la segunda etapa o la Prueba Súper Especial en condiciones reglamentarias, acceden al puntaje de la clasificación de la segunda etapa y/o de la Prueba Súper Especial, según corresponda.

Si después del cierre de inscripciones, por cualquier circunstancia, la realización de un rally se suspende habiéndose disputado parcialmente el recorrido de las pruebas especiales cuando el mismo se interrumpe, el puntaje será asignado de acuerdo al siguiente criterio, tanto para las etapas como para el total de la prueba:

- Recorrido (en kms.) menos de 1/3 de las Pruebas Especiales:  
clasificaciones desiertas no otorga puntaje.

- Recorrido (en kms.) entre 1/3 y 2/3 de las Pruebas Especiales:  
50% de los puntos previstos.

- Recorrido (en kms.) más de las 2/3 de las Pruebas Especiales: el total de puntos previstos.

## 6. PARTICIPANTES – LICENCIAS

Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato Argentino de Rally, los pilotos y navegantes deberán poseer Licencia Nacional de Rally extendida por la C.D.A..

Para el caso específico de la última prueba del Campeonato, solo recibirán puntaje los participantes que hayan intervenido anteriormente, como mínimo, en dos pruebas del Campeonato Argentino del año en curso en la Clase en que se inscriben.

En las pruebas que integran el Campeonato Argentino, no será exigible un mínimo de automóviles por clase como condición para el otorgamiento del puntaje.

A los efectos de su perfecta individualización, para la asignación de los puntos, se considerará como piloto al que figure como tal en la ficha de inscripción y como navegante al esté inscripto en esa condición, aunque este posea licencia de piloto y conduzca el automóvil en parte del rally.

## 7. INSCRIPCIONES

Para el año 2007 la C.D.A. fijará para cada rally los siguientes montos como de derechos de inscripción.

Clase N4 y Súper "R" Integral:	\$
Clase N3 y N2:	\$

La inscripción se podrá realizar personalmente, en la CDA o en el Club Organizador, o por remisión de un telegrama con copia, o por FAX (Fax CDA 011.4808.4599).

También pueden efectuarse por mail a la dirección: [cdarally@aca.org.ar](mailto:cdarally@aca.org.ar)

Debe contener los siguientes datos:

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

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

## 8. PRIORIDADES

Las prioridades de los pilotos que serán tenidas en cuenta para establecer el ordenamiento de las tripulaciones inscriptas serán consideradas de la siguiente manera:

### 8.1 Pilotos Prioritarios F.I.A.

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

### **8.2 Pilotos Prioritarios "A" y "B" F.I.A.**

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

### **8.3 Pilotos Prioridad "A" Nacional**

- Pilotos ubicados en los tres primeros puestos del Campeonato Argentino de Rally de los dos años precedentes.

- Pilotos clasificados del 4° al 12° puesto del Campeonato Argentino de Rally del año precedente.

- Campeón Sudamericano Codasur Absoluto de Rally del año precedente.

- Campeón Argentino de la clase Súper "R" Integral

- Pilotos ubicados en los tres primeros puestos de la Clasificación General de los rallies del año precedente y el actual.

### **8.4 Pilotos Prioridad "B" Nacional**

- Campeones Regionales de Rally del año precedente de las Clases N.4, A.7, A.6 y N.3 de los siguientes Campeonatos: Federal, Federaciones 4 (Santa Fé), 5 (Córdoba), 11 (Río Negro), Entre Ríos.

- Pilotos que hayan obtenido los puestos 4to. al 6to. de la Clasificación General de los rallies disputados en el año precedente y los del actual.

- Pilotos que hayan perdido la Prioridad "A" que poseían en el año precedente.

- Pilotos clasificados del 13° al 20° puesto del Campeonato Absoluto de Rally del año precedente.

- Pilotos que hayan obtenido del 1° y 2° Puesto en las clases N3 y N2, en el Campeonato Argentino del año precedente.

- Pilotos que hayan obtenido el 2° y 3° puesto en la clase Súper "R" Integral, en el Campeonato Argentino del año precedente.

- Pilotos ganadores de las clases, N3 integral, N3 y N2, en rallies disputados el año precedente y el actual.

- Pilotos que por sus antecedentes Internacionales, Nacionales o Zonales, sean propuestos por el Club Organizador, una Federación o una ADN, a la C.D.A. y aceptada por ésta, para su inclusión en esta prioridad para una prueba determinada. Esta propuesta, por escrito, debe estar disponible en la CDA en el Club Organizador, antes de la fecha y hora establecida para determinar la numeración de los automóviles.

- Pilotos que a criterio del grupo de rally de la CDA, hayan hecho méritos como para obtener esta prioridad.

### 8.5 Pilotos Prioridad "C" Nacional

- Pilotos que hayan obtenido puntaje o que hayan finalizado en alguna prueba del Campeonato Argentino de Rally disputada en el año precedente y el actual.
- Pilotos que hubieran perdido la prioridad "B" en el año precedente.
- Campeones Zonales de Rally surgidos de otros Campeonatos Regionales y/o Zonales del año precedente.

### 8.6 Pilotos Prioridad "D" Nacional

- Pilotos con antecedentes de participación en Rallies Nacionales, Regionales y/o Zonales.

## 9. NUMERACION - ORDEN DE LARGADA

### 9.1 Asignación de Números - Orden de Largada

La numeración y orden de largada inicial de cada rally se hará de acuerdo al siguiente procedimiento:

- 1.- Los pilotos de la clase N4 se ordenarán en un solo grupo.

Las primeras diez (10) tripulaciones se ordenarán teniendo en cuenta la performance de cada piloto en los Campeonatos Argentinos, considerando para ello el 50% del puntaje obtenido en el año precedente, más el que haya logrado en el Campeonato Argentino en disputa, independientemente de las prioridades que posean.

Si en la clase N.4 se inscriben pilotos con Prioridad F.I.A., u otros antecedentes reconocidos, pero que no se encuentren entre los diez (10) primeros en el puntaje mencionado, la CDA a través del Colegio de Comisarios Deportivos, podrán ordenarlos de acuerdo a su criterio (Art. 141 del RDA)

En el caso de pilotos con igual puntaje el orden se asignará, primero por prioridad y luego por sorteo.

- 2.- A partir del número 11 se ordenarán los restantes N4. El orden lo determinará la CDA tomando como referencia el sistema de Prioridades y Ranking.

- 3.- Luego se ordenarán por grupos las tripulaciones de las Clases: Súper "R" Integral, N3 y N2 de acuerdo a su ranking y puntaje.

- 4.- La segunda etapa se largará de acuerdo a la clasificación de la primera pero manteniendo como un primer grupo a los pilotos de la clase N4, y en un segundo grupo a los de la clase Súper "R" Integral.

Los Comisarios Deportivos podrán reordenar a cualquier tripulación que de acuerdo a sus antecedentes haya quedado muy relegada en la clasificación (Art. 141 del RDA).

Los participantes "Reenganchados" serán ordenados por las autoridades de la prueba de acuerdo con los Comisarios Deportivos (Art. 141 del RDA)

En caso de participantes con idéntica prioridad que intervengan en la misma clase, será definida su numeración por el ranking (el 50% puntaje obtenido en el año 2006, más los puntos que logre en el 2007).

En caso de tripulaciones que por caso excepcional se les solicite la prioridad "B" para una competencia, o que intervengan en una clase distinta y no equivalente a la que obtuvieron los puntos, serán ordenados por el Colegio de Comisarios Deportivos (Art.141 del RDA)

Para el caso de pilotos que hayan obtenido la prioridad "B" Nacional participando en las clases N3 o N2 y que registren sus inscripciones en la clase N4, el Colegio de Comisarios Deportivos de cada competencia, dispondrá el número a otorgarles y su posición de largada.

Las prioridades zonales y el puntaje en el ranking son tenidos en cuenta para el ordenamiento, siempre que esos antecedentes los hayan logrado en Federaciones que utilicen la misma metodología que la que se aplica en el Campeonato Argentino.

A la vez para que la prioridad zonal sea considerada debe haber sido obtenida en su Federación., participando en una de las clases por las que se disputa el Campeonato Argentino o en las clases A7 o A6, caso contrario se lo tomará como con antecedentes.

La CDA a través del Colegio de Comisarios Deportivos (Art. 141 del RDA) tendrán la posibilidad de asignar la numeración que consideren oportuna a cualquier tripulación que por sus antecedentes y/o características técnicas de sus vehículos entiendan que no se ajustan a las que corresponde de acuerdo al ordenamiento precedente.

Si una prueba del Campeonato Argentino forma parte de una competencia por el Campeonato Mundial o por el Campeonato Sudamericano Codasur, la numeración será decidida por el Organizador y las Autoridades de la Prueba basados en los Reglamentos de Campeonato F.I.A. o de CODASUR según corresponda y el del Campeonato Argentino.

## 9.2 Intervalo de Largada

Las veinte (20) primeras tripulaciones que larguen una Etapa estarán distanciadas entre sí, por un intervalo mínimo de dos (2) minutos.

Para los siguientes el intervalo será de un (1) minuto.

Queda a criterio de los Organizadores el intervalo de largada en la ceremonia de comienzo del rally.

## 10. PARQUE CERRADO FINAL

Finalizada la prueba, todos los automóviles clasificados deberán ingresar a un Parque Cerrado Final , donde permanecerán hasta por lo menos una hora después de conocida la Clasificación Final Provisoria.

Los autos clasificados para disputar la Prueba Súper Especial (televisada) deberán permanecer en Parque Cerrado hasta su intervención en la misma. Luego de hacerlo deben ingresar nuevamente a un Parque Cerrado donde se mantendrán a disposición de las Autoridades Deportivas.

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

Al menos, los autos ubicados en el primero y segundo puesto de la Clasificación Final, los ganadores de Etapas y los de la Prueba Súper Especial, en todos los casos de cada clase, serán llevados al recinto donde se efectuará la Revisión Técnica Final.

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

Los Comisarios Técnicos encargados de la verificación podrán requerir a un concurrente la entrega de la parte, conjunto o muestra que consideren de interés para su revisión.

## 11. ORGANIZACIÓN - RESPONSABILIDADES

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

## 12. MEDIDAS DE SEGURIDAD

### 12.1 Manual de Seguridad.

El Organizador deberá desarrollar un Manual de Seguridad de acuerdo a las normas dispuestas por la CDA, donde deberá detallar las medidas tomadas para garantizar la seguridad de participantes y espectadores

- Nombre de los responsables  
Dirección de la Prueba  
Seguridad, Sanidad, Autos "0"
- Organigrama de Seguridad
- Funciones de los Responsables.
- Ubicación de las Ambulancias (largada y puestos intermedios).
- Centros de asistencia afectados.
- Equipos de rescate y extinción de incendios.
- Cartilla de Primeros Auxilios.
- Croquis de las PE'S indicando: Referencias de ubicación de puestos intermedios, salidas en casos de accidentes, horarios de instalación de personal, etc.

Este manual deberá ser presentado a la CDA antes del comienzo de las verificaciones, para su revisión y aprobación.

### 12.2 Condiciones Generales

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

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

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

En el caso de Pruebas Especiales cuyo recorrido sea total o parcialmente con barro, es obligatorio disponer

en la largada, a las órdenes del Jefe de Puesto de Control, de un vehículo de doble tracción que pueda reemplazar a la ambulancia, ingresando a la PE para socorrer a una tripulación accidentada.

Dentro de una Prueba Especial, la Organización debe tomar todas las precauciones necesarias para garantizar el efectivo cierre de su recorrido, debiendo afectar la cantidad necesaria de personal de seguridad propia y/o policial para el cierre de todas las posibles vías de acceso principales o alternativas, evitando el ingreso o desplazamiento de vehículos no autorizados, y la presencia de animales sueltos, durante los horarios previstos de la competencia.

En caso de falta, ausencia, abandono de su puesto, etc., de la ambulancia prevista en el lugar o la falta de otros servicios de seguridad esenciales, a la hora del inicio de una PE o durante el desarrollo de una de ellas, el Director de la Prueba con el acuerdo de los Comisarios Deportivos, luego de una espera de hasta treinta (30) minutos y ante la no normalización de los servicios faltantes, podrá disponer la cancelación de la PE o la continuación de la misma, aplicando en este último caso lo reglamentado en el Art. 16.19 de las Prescripciones Generales.

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

## 13. CEREMONIAS DE COMIENZO Y CORONACIÓN DEL RALLY

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

Las tripulaciones están obligadas a participar de la ceremonia de coronación.

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

Si un sólo miembro de la tripulación se hace presente, las penalizaciones sobre los premios quedan a criterio del organizador. Para la ceremonia de coronación, los organizadores deberán contar con un podio para alojar a las tres primeras tripulaciones clasificadas.

La ceremonia se realizará por clase.

## 14. INSPECCION PREVIA

Dentro de los treinta días anteriores a la fecha de realización de un Rally, la CDA podrá disponer la realización de una inspección previa.

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

Además, supervisará, con las Autoridades del Club Organizador, todo lo relacionado con la planificación previa y organización de los esquemas de Seguridad y Sanidad, funcionamiento de los Puestos de Control, sistemas de comunicaciones, lugares y equipamiento de los recintos para Verificaciones Administrativas y Técnicas previas, Parques Cerrados, Verificación Técnica Final, Salas de Prensa, Control Central, lugar para la Reunión Previa con los

participantes, etc., funcionamiento y obligaciones de los autos "0" y "00", y en general, el cumplimiento de todas las Normas sobre Organización de Rally que estén aprobadas por la CDA.

## 15. SANCIONES APLICADAS POR LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

La Exclusión u otras penalizaciones aplicadas por los Comisarios Deportivos de un evento impuestas con posterioridad al final del rally son apelables según lo establecido en los Arts. 181, 182 y 185 del R.D.A.

## 16. APERCIBIMIENTOS

La suma de cinco (5) apercibimientos en un mismo Campeonato, aplicadas por los Comisarios Deportivos, implicará la suspensión automática por una carrera, y la misma será efectiva luego de tomar conocimiento la Mesa Directiva de la CDA a cargo de quien estará la confirmación.

La sanción de suspensión por una fecha por suma de apercibimientos es inapelable quedando el sancionado imposibilitado de correr en la categoría en la cual acumuló los apercibimientos.

## 17. RECLAMACIONES

El derecho a reclamación solo corresponde a los Concurrentes, Arts. 171, 172, 173, 174 y 175 del R.D.A.

El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de una caución que anualmente establecerá la CDA.

Si la reclamación es procedente, se le reintegrará el importe de la caución al reclamante.

Si no se hace lugar al reclamo, el reclamado podrá solicitar del reclamante, el reintegro de los gastos que demandó el reclamo efectuado y el reclamante perderá además la caución abonada.

El arancel deberá ser abonado en el momento de la presentación del reclamo y se abonará por cada elemento o hecho denunciado.

Para las categorías nacionales es de \$ 1.000.-

## 18. 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 en los términos de los Arts. 182 y 185 y Anexo de los Procedimientos para las Penalidades y Apelaciones.

La CDA anualmente establecerá el importe de la caución para las Apelaciones. Esta caución es exigible desde el instante que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar, lo cual debe ser cumplimentado dentro de la hora siguiente a ser notificados de su decisión. Art. 181 del R.D.A.

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. 185 del R.D.A.

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

Arancel por apelación para categorías nacionales, \$ 1.000.-

## 19. RESPONSABILIDAD POR EL PAGO DE LAS MULTAS

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

## 20. INCIDENTE

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

- Haya violado el presente Reglamento, las Prescripciones Generales o el R.D.A.
- Haya motivado la interrupción del rally.
- Haya ilegítimamente imposibilitado a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento.

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

Para el caso que se estime que es necesario investigar más profundamente el hecho o que corresponda aplicar sanciones mayores a las que estén habilitados, podrán solicitar a la Mesa Directiva de la C.D.A. el pase a Penalidades y la Medida Provisoria.

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

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

## 21. MEDIDA PROVISORIA

Las infracciones que por su gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos puedan dar lugar a la ulterior aplicación de una sanción de suspensión, facultan a aquel a solicitar a la Mesa Directiva de la CDA, dentro de los siete días de disputada la competencia, se le prohíba al presunto infractor participar en competencia alguna durante los treinta

(30) subsiguientes a la prueba en que su actuación fue cuestionada.

Igual medida podrá disponer de oficio la Mesa Directiva de la CDA, sujeta a iguales plazos.

Esta medida quedará automáticamente sin efecto cuando al cumplirse los treinta días no se hubiese dictado resolución definitiva correspondiente; siguiendo las actuaciones en el estado en que se encuentren.

## 22. COBERTURA MEDICA

Todos los participantes, piloto y acompañante en el momento de la Verificación Previa deberán acreditar poseer cobertura médica para el caso de accidente en competencias automovilísticas.

Solamente serán aceptados los sistemas de medicina prepaga si es presentado un certificado fehaciente de cobertura especial para competencias automovilísticas emitido por el prestatario.

En estos casos deberá presentar una nota en la que se mencione a que Hospital o Sanatorio de la zona debe ser derivado en caso de accidente.

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

## 23. CLASE N4 – COPA LIGHT

Se disputará dentro de la clasificación de la clase N.4 y participarán los pilotos no ganadores de las clases N.4 y A.8, ni que hayan sido Campeones Argentinos de esas clases. Lo deberán hacer con vehículos de la clase, homologados antes del 31/12/03.

No podrán participar los pilotos que hayan obtenido la Copa N 4 Light en años anteriores

Se considerarán ganadores aquellos pilotos que hayan tenido esa condición ganando su clase en un rally y clasificándose a la vez entre las cinco primeras posiciones de la Clasificación General de la Prueba.

Si un piloto integrante de esta Copa resulta ganador de la Clase N.4 durante el año en curso, puede seguir participando del certamen hasta la finalización del Campeonato.

El puntaje de la "Copa Light" es el mismo que se utiliza para las restantes clases del Campeonato Argentino de Rally.

## 24. CLASE N4 – COPA SENIOR

Se disputará dentro de la clasificación de la clase N4. Pueden participar pilotos con 40 años cumplidos antes del día de inicio de la prueba y lo deberán hacer con vehículos de la clase homologados antes del 31/12/2003.

El puntaje de la "Copa Senior" es el mismo que se utiliza en las restantes clases del Campeonato Argentino de Rally.

## 25. PRUEBA SUPER ESPECIAL – CAMPEONATO

Como complemento a cada rally que se dispute por el Campeonato Argentino, se llevará a cabo una Prueba Súper Especial que otorgará puntos adicionales a la prueba y también formará parte del Campeonato de Súper Especiales que se realizará junto con el Campeonato Argentino.

Estará compuesto de un máximo de 10 pruebas.

### 25.1 Participantes

Podrán participar:

Todas las tripulaciones inscriptas que hayan iniciado la prueba y completado como mínimo dos (2) Pruebas Especiales

Reenganchados por abandonos en la etapa 1 y/o etapa 2, siempre que hayan disputado el mínimo de dos (2) PE's

Hasta un máximo de cuatro (4) invitados designados por el Comité de Organización y/o la Asociación de Pilotos (participan solo por el Campeonato de Súper Especiales)

En el caso de las tripulaciones invitadas, concurrente, piloto y copiloto, deben poseer Licencias de Rally expedidas por la CDA.

Los pilotos y copilotos que hayan participado en el rally, y que hayan abandonado la prueba, no podrán intervenir como invitados.

En el caso de las pruebas que se disputen junto con el Campeonato Sudamericano Codasur, las tripulaciones extranjeras, con excepción de las que participen de la clase A8, A7, A6 y N1, podrán intervenir, pero solo obtendrán puntos quienes a la vez estén inscriptos por el Campeonato Argentino.

### 25.2 Modalidad de disputa

Luego de finalizada la última Prueba Especial, los autos ingresarán a un Parque de Servicio de 45 minutos. En el CH de salida del mismo finalizará el rally. Luego de la asistencia los vehículos se trasladarán a un Parque Cerrado.

Las tripulaciones que hayan hecho abandono de la prueba en la segunda etapa, podrán reengancharse para participar de la Prueba Súper Especial. Para ello deberán ingresar sus autos al Parque Cerrado hasta 30 minutos después de que lo haya hecho el primer vehículo de su clase.

A continuación las tripulaciones (participantes del rally mas invitados), disputarán la Prueba Súper Especial en forma individual. Esta servirá como Prueba de Clasificación para definir las que participarán de la Prueba Súper Especial televisada.

El orden de largada para la Prueba de Clasificación será el que vienen manteniendo en el rally. Las autoridades de la prueba decidirán la ubicación que le asignan a las tripulaciones reenganchadas e invitadas.

La cantidad de autos clasificados por clase para la prueba televisada y el orden de largada, deben ser definidos para cada rally en el Reglamento Particular de la Prueba o en un anexo a éste.

Los tiempos empleados serán tomados al centésimo de segundo (0.01)

La definición en caso de empates será la siguiente:

En la Prueba Clasificatoria: Prevalece la tripulación que haya logrado el mejor tiempo en la PE 1 del rally (Art. 22.2 de las Prescripciones Generales). Si el empate es entre un participante del rally y un invitado, prevalece el que intervino en el rally.

En la Prueba Súper Especial: Prevalece el que haya logrado el mejor tiempo en la Prueba Clasificatoria.

Como reglamentaciones se aplicarán las que se mencionan en el Art. 4.4 del Reglamento del Campeonato de Rally.

### 25.3 Puntaje

#### **Campeonato Argentino**

Del 1º al 3º puesto: 1.50 - 1 - 0.50

Obtienen puntos quienes logren los tres (3) primeros puestos de la disputa de la Prueba Súper Especial televisada y que hayan participado en el rally.

Si por cualquier circunstancia, en alguna de las clases participan menos de tres (3) tripulaciones, las posiciones desiertas serán asignadas de acuerdo al tiempo obtenido en la Prueba Clasificatoria.

#### **Campeonato de Súper Especiales**

Del 1º al 8º puesto: 10 - 8 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1

Obtendrán puntos los participantes que ocupen los ocho (8) primeros puestos en la disputa de la Prueba Súper Especial televisada.

En las clases que no lleguen a los ocho (8) participantes en la Prueba Súper Especial, los puestos siguientes a los que la hayan disputado, serán ocupados en el orden de los tiempos registrados en la Prueba Clasificatoria.