



REGLAMENTO DEPORTIVO 2025





PRINCIPIOS GENERALES

1. CONDICIONES GENERALES.....	8
1.1 APLICACIÓN.....	9
1.2 INTERPRETACIÓN.....	9
1.3 FECHA DE APLICACIÓN.....	10
2. DEFINICIONES.....	10
2.1 BOLETÍN	10
2.2 COMUNICADO.....	10
2.3 ÁREAS DE CONTROL	10
2.4 TRIPULACIÓN	10
2.5 DECISIÓN.....	10
2.6 FINAL DE LA PRUEBA.....	10
2.7 ETAPA.....	11
2.8 NEUTRALIZACIÓN	11
2.9 PARQUE CERRADO.....	11
2.10 ASISTENCIA PROHIBIDA	11
2.11 RECONOCIMIENTOS	11
2.12 REAGRUPAMIENTO	11
2.13 ENLACE.....	11
2.14 SECCIÓN DEL RALLY.....	11
2.15 ASISENCIA.....	12
2.16 INICIO DE LA PRUEBA	12
2.17 PRUEBA SÚPER ESPECIAL.....	12
2.18 CARNET DE CONTROL	12
2.19 SECTOR DE RUTA.....	12
2.20 ZONA TÉCNICA.....	12
2.21 ZONA PARA LOS MEDIOS.....	12

OFICIALES

3. OFICIALES Y DELEGADOS.....	13
3.1 COMISARIOS.....	13
3.2 ECARGADOS DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURRENTES.....	13

AUTOS ADMITIDOS

4. AUTOS ADMITIDOS	13
4.1 CLASES	13

CAMPEONATOS, PUNTOS, PARTICIPANTES, LICENCIAS

5. REQUISITOS DEL CAMPEONATO	13
5.1 CANTIDAD DE PRUEBAS	13
5.2 PUNTAJE.....	14
5.3 REQUISITOS PARA CAMPEÓN y SUB CAMPEÓN	15
5.4 CAMPEONATO PARA EQUIPOS.....	15



6. SUMINISTRO DE NEUMÁTICOS.....	16
7. PARTICIPANTES-LICENCIAS.....	16
8. MÍNIMO DE PARTICIPANTES.....	16
9. CARACTERÍSTICAS DEL EVENTO.....	16
9.1 DISTANCIAS.....	16
9.2 TIPO DE SUPERFICIES	17
9.3 CONDICIONES DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS	17
9.4 ELECCIÓN DEL RECORRIDO.....	17
9.5 CHICANAS/ DESVÍO DE CAMINO	17

DOCUMENTACION ESTÁNDAR Y CRONOGRAMAS

10. DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS.....	18
10.1 GENERALIDADES	18
10.2 LIBRO DE RUTA.....	18
10.3 CARNET DE CONTROL	19

IDENTIFICACION DEL AUTO

11. NÚMERO DE COMPETENCIA	20
11.1 GENERALIDADES	20
11.2 VENTANAS LATERALES.....	20
11.3 PANEL DE TECHO.....	20
12. PUBLICIDAD.....	20
12.1 RESTRICCIONES DE PUBLICIDAD.....	20
13. NOMBRES DE LOS PILOTOS Y COPILOTOS	21
14. PLACA DE LAS PUERTAS/NÚMEROS DE COMPETENCIA/NOMBRES DE LOS PILOTOS	21

CONDUCTA DE MANEJO

15. COMPORTAMIENTOS.....	22
15.1 REGLAS GENERALES.....	22
15.2 DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS.....	22
15.3 VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY.....	22
15.4 LEYES DE TRÁNSITO.....	23
15.5 DECLARACIONES.....	23
15.6 INCIDENTES	24

INSCRIPCIONES, COBERTURA MÉDICA

16. PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN.....	24
16.1 GENERALIDADES	24
16.2 ENMIENDAD EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN.....	24
16.3 PARTICIPANTES EXTRANJEROS.....	25
16.4 CAMBIO DE CONCURRENTES Y/O MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN	25
16.5 COMPROMISO DE LOS CONCURRENTES Y MIEMBROS DE LA TRIPULACION	25
16.6 COBERTURA MÉDICA.....	25
17. CLASES	25



17.1 CAMBIO DE CLASE LUEGO DE LA INSCRIPCIÓN.....	25
17.2 VERIFICACIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA PREVIA	26
17.3 REUNIÓN PREVIA DE PILOTOS.....	26

RECONOCIMIENTO

18. RECONOCIMIENTO.....	26
18.1 AUTOS DE RECONOCIMIENTO.....	26
18.2 NEUMÁTICOS PARA LOS AUTOS DE RECONOCIMIENTO.....	27
18.3 DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO	27

VERIFICACIONES TÉCNICAS

19. ANTES DE LA LARGADA.....	27
19.1 GENERALIDADES	27
20. DURANTE EL RALLY	28
20.1 CONTROLES ADICIONALES	28
20.2 RESPONSABILIDAD DE LA TRIPULACIONES	28
21. VERIFICACIONES FINALES.....	29
21.1 PARQUE CERRADO FINAL	29
21.2 SELECCIÓN DE AUTOS.....	29
21.3 FICHA DE HOMOLOGACIÓN.....	29
21.4 TIEMPO DISPONIBLE.....	29

SHAKEDOWN- PRÁCTICA LIBRE

22. REQUISITOS PARA LA SESIÓN PRÁCTICA.....	30
22.1 GENERALIDADES	30
22.2 DESARROLLO DEL SHAKEDOWN.....	30
22.3 DESCARGO DE RESPONSABILIDAD.....	30
22.4 REQUISITOS TÉCNICOS.....	30
22.5 ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN	30
22.6 EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y LOS PASAJEROS A BORDO.....	30
22.7 ACTIVIDADES PROMOCIONALES	30

CONTROLES

23. CONTROLES-REQUISITOS GENERALES	31
23.1 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES	31
23.2 TIEMPO DE DETENCIÓN EN ÁREAS DE CONTROL	31
23.3 HORARIO DE INSTALACIÓN Y FUNCIONAM.....	31
23.4 SECUENCIAS DE CONTROLES Y DIRECCIÓN	31
23.5 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS.....	31
23.6 ZONA PARA LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN	31
23.7 CÁMARAS A BORDO- PUNTOS DE CAMBIOS DE LOS TAPES	32
23.8 CONTROLES DE PASO.....	32
24. CONTROLES HORARIOS.....	32
24.1 FUNCIONAMIENTO	32



24.2 PROCEDIMIENTOS DE CONTROL	33
24.3 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UN TRAMO CRONOMETRADOS	34
25. EXCLUSIÓN POR DEMORA	35
25.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO.....	35
25.2 LLEGADA ADELANTADA	35
25.3 NOTIFICACIÓN DE LAS EXCLUSIONES	35
26. CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO.....	35
26.1 PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO.....	35
26.2 LARGADA DE UN REAGRUPAMIENTO	35

TRAMOS CRONOMETRADOS

27. GENERALIDADES	35
27.1 TOMA DE TIEMPOS.....	35
28. LARGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO	36
28.1 PUNTOS DE LARGADA.....	36
28.2 PROCEDIMIENTO DE LARGADA	36
28.3 PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA.....	36
28.4 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN	36
28.5 RETRASO DE UN TRAMO CRONOMETRADO.....	37
28.6 FALSA LARGADA.....	37
29. FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO.....	37
29.1 LINEA DE LARGADA.....	37
29.2 PUNTO DE STOP.....	37
30. INTERRUPCION DE UN TRAMO CRONOMETRADO	37
31. SEGURIDAD DEL CONCURSANTE	38
31.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES.....	38
31.2 SEÑALES DE SOS/OK	39
31.3 INFORMES DE ACCIDENTES.....	39
31.4 TRIÁNGULO ROJO	39
31.5 EL USO DE BANDERAS AMARILLAS.....	40
32. PRUEBAS SUPER ESPECIALES	40
32.1 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL	40
32.2 DISPUTA DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL	40
32.3 DETENCIÓN EN LA DISPUTA DE UNA PSE.....	40
32.4 NO CUMPLIR CON LA SECCIÓN 1 DE LA ETAPA 1 (PRUEBA PSE)	40
32.5 PLAN DE SEGURIDAD.....	41

PARQUE CERRADO

33. REGLAS DEL PARQUE CERRADO.....	41
33.1 APLICACIÓN.....	41
33.2 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO	41
33.3 EMPUJAR EL AUTO EN EL PARQUE CERRADO.....	41
33.4 VERIFICACIONES TÉCNICAS.....	42
33.5 COBERTORES PARA EL AUTO.....	42
33.6 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO	42



NUMERACIÓN, LARGADAS, ORDEN DE LARGADA

34. NUMERACIÓN.....	42
34.1 ASIGNACIÓN DE NÚMEROS.....	42
34.2 NUMERACIÓN FIJA POR CLASE.....	43
35. LARGADA DE RALLY.....	43
35.1 CEREMONIA DEL COMIENZO DEL RALLY	43
35.2 DEMORA MÁXIMA EN LA LARGADA.....	43
35.3 PROMOCIONES.....	43
36. ÓRDENES DE LARGADA, SISTEMA RALLY 2 E INTERVALOS.....	44
36.1 REQUISITOS ORDEN DE LARGADA INICIAL	44
36.2 ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1.....	44
36.3 ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS SUBSIGUIENTES.....	44
36.4 RELARGADAS LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1 (REENGANCHES).....	44
36.5 INTERVALO DE LARGADA	45
36.6 REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS.....	46

ASISTENCIA

37. ASISTENCIA- CONDICIONES GENERALES.....	46
37.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA.....	46
37.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA.....	47
38. PARQUE DE ASISTENCIA	47
38.1 CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA	47
38.2 IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE ASISTENCIA.....	47
38.3 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA	48
39. TIEMPO FLEXIBLE67	48
39.1 ASISTENCIAS INTERMEDIAS- 30 MINUTOS.....	48
39.2 ASISTENCIA FINAL ETAPA 1- 45 MINUTOS.....	48
40. ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)	48
40.1 GENERALIDADES	48
40.2 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO	48
40.3 EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS.....	49
40.4 PASE DE VEHÍCULOS A LAS ZAR.....	50

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS LUEGO DEL EVENTO

41. RESULTADOS DEL RALLY.....	50
41.1 ESTABLCEER LOS RESULTADOS	50
41.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS.....	50
41.3 EMPATES EN UN RALLY DEL CAMPEONATO.....	50
41.4 COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL	51
42. EXCLUSIONES, PROTESTAS Y APELACIONES	51
42.1 EXCLUSIONES.....	51
42.2 PRESENTACIÓN DE UNA PROTESTA O APELACIÓN.....	51
42.3 ARANCELES POR FORMULAR UNA PROTESTA	51
42.4 DEPÓSITO.....	51
42.5 GASTOS.....	51



42.6 APELACIONES.....	51
43. PREMIACIÓN DEL RALLY.....	52
43.1 CEREMONIA DEL PODIO	52
43.2 PREMIACIÓN	52
44. PREMIACIÓN ANUAL	52
44.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA.....	52
44.2 AUSENCIA.....	52

NEUMÁTICOS Y RUEDAS

45. GENERALIDADES.....	52
45.1 DEMORAS EN LAS LARGADAS.....	52
45.2 RUEDAS DE REPUESTO	52
45.3 AUTORIZACIÓN.....	53

COMPONENTES MECÁNICOS

46. COMPONENTES MECÁNICOS.....	53
46.1 CAMBIO DE MOTOR.....	53
46.2 TRANSMISIONES	53
47. CARGA DE COMBUSTIBLE.....	53





PRINCIPIOS GENERALES

CONDICIONES GENERALES

La Comisión Deportiva de la Frad Mar y Sierras (en adelante la FRAD MyS.), fiscaliza el Campeonato Mar y Sierras de Rally que es de su propiedad, el cual comprende las competencias que están incluidas en el Calendario Deportivo Oficial.

El Campeonato Mar y Sierras de Rally se rige por el presente reglamento que incluye los artículos aplicables a los siguientes Campeonatos/Copas:

- . Campeonatos Mar y Sierrass de Rally por clases para pilotos
- . Campeonatos Mar y Sierrass de Rally por clases para copilotos

La Frad MyS y el o los clubes, instituciones o empresas que compartan la organización de cada evento son los únicos responsables de toda la organización del evento y del cumplimiento de todas las normas contenidas en este Reglamento Deportivo, de lo previsto en

Si alguna prueba que integre el Campeonato Mar y Sierras se realiza en forma conjunta con otro Campeonato de Rally, 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

El Rally Mar y Sierras, se reserva el derecho de veto, si alguna modificación propuesta no la considera conveniente de aplicación.

También se evaluará en cada competencia el cumplimiento del nivel organizativo solicitado.



1.1 APLICACIÓN

1.1.1 Todos los pilotos, competidores y oficiales que participan en los Campeonatos se comprometen, en nombre de ellos, sus empleados y agentes, a observar todas las disposiciones que se complementen o modifiquen del Código, el Reglamento Técnico aplicable, el presente Reglamento Deportivo y las regulaciones de cada rally.

A los efectos del Reglamento Deportivo actual, los promotores del campeonato, los fabricantes de neumáticos, los proveedores de combustible o cualquier proveedor relacionado con automóviles de competencia se consideran participantes en el rally y como tales deben cumplir las obligaciones que se les imponen y acatar las decisiones de la autoridad deportiva.

1.1.2 Solo la FRAD MyS podrá conceder excepciones a estas disposiciones.

1.1.3 Cualquier solicitud de exención (waiver) de las regulaciones aplicables para los Campeonatos deben presentarse en el formulario provisto por la Comisión de Rally de la FRAD MYS para ese propósito. Cualquier artículo en el Reglamento Particular que pueda cambiar algo en las regulaciones sin la exención (waiver) no será considerado.

1.1.4 El Director de la Prueba tendrá la responsabilidad de aplicar estas disposiciones y el Reglamento Particular del rally, antes y durante el transcurso del evento. Deberá informar a los comisarios deportivos sobre cualquier incidente de importancia que haya ocurrido y requiera la aplicación de estas disposiciones o del Reglamento Particular del rally. En los casos específicamente referidos en esos Reglamentos, y según lo considere apropiado, también notificará por escrito cualquier solicitud de este tipo a los competidores involucrados.

1.1.5 Estará prohibido todo lo que no esté expresamente autorizado en este reglamento.

1.1.6 Cualquier incumplimiento de estas disposiciones será informado a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer las sanciones previstas en el **RDA de la ACTC**. Cualquier caso no previsto en las disposiciones será estudiado por los Comisarios Deportivos, quienes por sí solos tienen la facultad de tomar decisiones.

1.2 INTERPRETACIÓN

En caso de que existiera desacuerdo en torno a la interpretación de las presentes disposiciones, solamente la **FRAD MYS** tendrá la autoridad para decidir.

Durante el evento, los Comisarios Deportivos decidirán sobre cualquier disputa.

1.3 FECHA DE APLICACIÓN



Estas disposiciones entran en vigencia el 1 de Marzo de 2025.

2. DEFINICIONES

2.1 BOLETÍN

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

2.2 COMUNICADO

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

2.3 ÁREAS DE CONTROL

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

2.4 TRIPULACIÓN

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

2.5 DECISIÓN

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

2.6 FINAL DE LA PRUEBA

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

2.7 ETAPA

Cada parte competitiva del rally, separada por un reagrupamiento nocturno (Parque Cerrado). Si se organiza una Prueba Súper Especial en el día previo a la Etapa 1, se considerará como la Sección 1 de la Etapa 1.



2.8 NEUTRALIZACIÓN

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

2.9 PARQUE CERRADO

Zona en que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en este reglamento en el reglamento particular del rally y en la que solo se permite el acceso de oficiales autorizados.

2.10 ASISTENCIA PROHIBIDA

El uso o recepción por parte de la tripulación de cualquier material fabricado (sólido o líquido, que no sea agua para beber proporcionada por los organizadores), repuestos, herramientas o equipos que no sean los llevados en el auto que compete o la presencia de personal del equipo.

2.11 RECONOCIMIENTOS

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

2.12 REAGRUPAMIENTO

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

2.13 ENLACE

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

2.14 SECCIÓN DEL RALLY

Cada parte del rally separada por un reagrupamiento.

2.15 ASISTENCIA

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

2.16 INICIO DE LA PRUEBA



La prueba se inicia a partir del momento en que se efectúan los controles administrativos o el reconocimiento (lo que se produzca en primer lugar). La parte competitiva del rally se inicia en el primer control horario.

2.17 PRUEBA SÚPER ESPECIAL

Es una variante a la forma “normal” de disputa de una Prueba Especial y que se describe en el Reglamento Particular o puede ser un tramo cronometrado diseñado para la vista de los espectadores, con la posibilidad de que más de un auto largue a la vez.

2.18 CARNET DE CONTROL

Es un carné creado para dejar constancia de los tiempos registrados en los distintos puntos de control fijado en el itinerario.

2.19 SECTOR DE RUTA

Todas las partes de un rally entre dos Controles Horarios sucesivos o una largada de un Tramo Cronometrado y los Controles Horarios sucesivos.

2.20 ZONA TÉCNICA

Una zona separada por dos controles horarios a efectos de realizar verificaciones por parte de los comisarios técnicos.

2.21 ZONA PARA LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

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



3. OFICIALES y DELEGADOS



3.1 COMISARIOS

El Colegio de Comisarios Deportivos (los comisarios) estará formado por la cantidad de miembros q designe la FRAD MYS y trabajarán en conjunto con el Director de Carrera. Deberá haber un vínculo de comunicación permanente entre los Comisarios y el Director de Carrera. Durante el transcurso del rally por lo menos uno de los comisarios deberá estar en la proximidad de la Dirección de Carrera.

3.2 ENCARGADOS DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURRENTES

La función principal del Encargado de las Relaciones con los Concurrentes es proporcionar a los concursantes, información o aclaración de los reglamentos y del desarrollo del rally. Deberá haber por lo menos uno en cada rally, quien deberá ser fácilmente identificable por los concurrentes y los competidores. Deberán estar presentes de acuerdo con el programa preparado para sus funciones.

4. AUTOS ADMITIDOS

4.1 CLASES:

RC2, RCMR, RC2 Sport, Junior, R3, A, N7, N3, RC5, N1, N1 Ligth, A Historica.

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

4.1.1 Se admitirán autos que no estén incluidos en las clases establecidas para el campeonato 2025. Podrán participar bajo condición de invitados, siendo clasificados en la clasificación general de la competencia pero no teniendo derecho a puntaje.

CAMPEONATOS, PUNTOS, PARTICIPANTES, LICENCIAS

5. REQUISITOS DEL CAMPEONATO

5.1 CANTIDAD DE PRUEBAS El campeonato está compuesto de un mínimo de 6 y un máximo de 10 fechas. La última prueba del Campeonato es coeficiente 2 y otorga un 50% más de puntajes. Una (1) fecha más también podrá ser de coeficiente 2. Se podrán realizar Eventos Especiales solicitados por el club organizador/promotor y aprobados por la FRAD MyS.



5.2 PUNTAJE

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

5.2.1 Clasificación General 1º 15 puntos 2º 10 puntos 3º 7 puntos 4º 5 puntos 5º 3 puntos 6º 2 puntos 7º 1 punto

5.2.2 Por etapa 1º 6 puntos 2º 4 puntos 3º 3 puntos 4º 2 puntos 5º 1 punto

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

Los puntos por sección o etapa serán disputados por los pilotos que corran la totalidad de las PE o pruebas PSE de dicha sección o etapa.

PowerStage: 1º 3 puntos 2º 2 puntos 3º 1 punto

Se considera Power Stage la última PE corrida de cada carrera. La toma de los tiempos será a la milésima. De haber un empate, se le otorgarán los puntos a cada uno de los binomios implicados. A cada tripulación le serán otorgados 2 (dos) puntos por carrera largada (rampa). Para acceder a los puntos, los binomios deberán presentar el auto en la largada simbólica, con la indumentaria de competición y dicho ingreso deberá quedar registrado en una planilla de control. Si no se realizara la Largada Simbólica, se otorgará a quien cumpla con el CHO.

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

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

Para poder acceder a dichos puntajes extras, la tripulación deberá quedar a disposición del comisario técnico para una eventual verificación final.

5.2.3 Atribución de puntos reducidos Cuando el rally no puede ser completado en su totalidad por cualquier razón, los puntos serán otorgados basados en la clasificación establecida, de acuerdo con las siguientes consideraciones:

El total de puntos, si el 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 menos del 50% de la distancia total de tramos cronometrados programados.

No serán asignados puntos si menos del 25% de las distancias citadas fueron recorridas.



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

El Comisario Deportivo está facultado para aceptar una propuesta del Director de la Prueba de modificar el programa primitivo, a través de la repetición de alguna prueba especial, para alcanzar el kilometraje mínimo necesario para otorgar el puntaje total o parcial.

5.3 REQUISITOS PARA CAMPEÓN Y SUBCAMPEÓN

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

La prueba de descarte no podrá ser alguna en la cual el participante haya sido descalificado por condiciones técnicas o deportivas.

Serán proclamados Campeón de Pilotos y Campeón de Navegantes quienes hayan participado por los puntos en 5 (cinco) de las competencias del año y obtenido el mayor puntaje en su clase.

No será necesario obtener un triunfo.

Subcampeón de Pilotos y Subcampeón de Navegantes quienes los sigan en el puntaje y también hayan participado por los puntos en 5 (cinco) de las competencias del año.

Los puntos obtenidos en una clase no son válidos para otra clase. En caso de empate en los puntos, se considera Campeón quien hubiera tenido mayor número de triunfos. De seguir existiendo empate, quien hubiera obtenido mayor cantidad de 2º puestos y así respectivamente hasta desempatar. De seguir empatados, se tendrá en cuenta el mejor clasificado en la primera competencia que hubieran participado los pilotos que están en disputa.

De la misma forma se procederá en los puestos siguientes (del 3º en adelante).

En el caso de que un Piloto/Navegante se inscribiera en la última fecha (Gran Premio), para acceder a los puntos tendrá que tener como mínimo 1 (un) rally corrido por los puntos en la clase que se inscriba. Si se inscribe como piloto deberá haber corrido como piloto. Igual criterio se usará para quien se inscriba como navegante; de no ser así, solo correrá por los trofeos.



6. NEUMÁTICOS

Los neumáticos a utilizar en las categorías que participan en las pruebas del Campeonato Mar y Sierras serán Pirelli K4 para las categorías RC2, RCMR, RC2S, JUNIOR y Pirelli T6 para las clases A y RC5, se podrán calar en caso de lluvia, solo las autoridades deportivas habilitarán otro tipo de neumático en casos especiales. En el resto de las clases el neumático será siempre libre.

7. PARTICIPANTES - LICENCIAS

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

Son reconocidas las licencias médicas emitidas por la

ACTC

A los efectos de una perfecta individualización para la asignación de los puntos, se considerará PILOTO a quien figure primero en la ficha de inscripción y como NAVEGANTE a quien figure en segundo lugar, aunque el mismo posea licencia de piloto y conduzca el auto en alguna parte del rally.

8. MÍNIMO DE PARTICIPANTES

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

9. CARACTERÍSTICAS DEL EVENTO

9.1 DISTANCIAS

9.1.1 La distancia total de tramos cronometrados deberá ser:

Coeficiente 1: Entre 100 y 130 Km.

Coeficiente 2: Entre 131 y 180 Km.

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

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

9.1.4 Si la distancia entre Parques de Asistencia supera los 100 Km., debe disponerse una zona suplementaria de reabastecimiento según las condiciones que se detallan en el Art. 49. Si el organizador considera que por razones técnicas es conveniente colocar un área de reabastecimiento aunque la distancia entre parques sea menor a 100 Km., puede hacerlo.



9.2 TIPO DE SUPERFICIES

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

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

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

MYS.

9.3 CONDICIONES DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS

9.3.1 La distancia mínima no podrá ser menor a 2,50 Km. La extensión máxima no deberá superar los 30 Km.

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

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

9.4 ELECCIÓN DEL RECORRIDO

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

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

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

9.5 CHICANAS / DESVÍO DE CAMINO (Recomendable)

Se deberán extremar al máximo los recursos en el momento de seleccionar los caminos, debiéndose estudiar todas las alternativas posibles, y en el caso de rectas prolongadas, diseñar sectores para reducir significativamente la velocidad (entrada y salida de campos, desvíos provisorios, chicanas, etc.). Las chicanas que sean necesarias se deberán armar entrando y saliendo de campos particulares o, en su defecto, fuera del camino principal; en caso de no ser posible, tendrán que estar armadas sobre el camino principal, de acuerdo a lo que indiquen las Autoridades de la Prueba. Las chicanas deben armarse según el instructivo entregado por la categoría.



En aquellos casos que un binomio se pase en una chicana, el mismo deberá volver para transitarla tal cual su dibujo; caso contrario, que no la retomara o transitara, será recargado con una penalización de 1 (uno) minuto que le será sumada al finalizar la prueba. En caso de colisión con alguno de los elementos que delimiten la chicana o desvío, los Comisarios Deportivos podrán aplicar una sanción de acuerdo a la gravedad del hecho. En caso de obstrucción, se deberá detener la marcha en la 2ª cinta a 0 Km/h y el veedor de la misma será el encargado de levantar dicha cinta para continuar la PE. El informe del veedor será inapelable.

En cada chicana habrá una persona de control que deberá llevar una planilla con los números de cada auto de competición y su paso por la chicana. Dicha planilla será entregada a la camioneta barredora de la organización para su posterior entrega al Director de Carrera.

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

DOCUMENTOS ESTÁNDAR Y CRONOGRAMAS

10. DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS

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

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

Los documentos publicados en forma electrónica no serán modificados una vez que se efectuó la publicación en la página web del organizador, a menos que todas las tripulaciones y autoridades sean informadas y que las modificaciones sean destacadas.

10.2 LIBRO DE RUTA

El organizador debe proveer a la FRAD MYS un Libro de Ruta borrador, a efectos de su revisión y aprobación, al menos 15 días antes de la fecha determinada para la finalización de la prueba. La entidad que no cumpla con este requisito podrá ser sancionada.

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



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

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

CARNET DE CONTROL

10.3.1 Cada tripulación es responsable de:

Su carné de control.

Entregar el carné de control en los controles y de la precisión de las anotaciones.

Toda anotación efectuada en el carné de control.

El oficial deportivo correspondiente es la única persona autorizada para efectuar anotaciones en el carné de control, excepto en el caso de las secciones marcadas “para uso del participante.”

La ausencia de la firma de cualquier control, la ausencia de la anotación del tiempo en algún control horario, o la falta de presentación del carné en cada control, llevará al Director de Prueba a llevar a cabo una investigación con todos los elementos que tenga (GPS, documentos oficiales, informes, etc.) a su disposición.

Si se comprueba que, a pesar de todo, la tripulación en cuestión ha pasado correctamente el control, aparte de lo mencionado anteriormente, se aplicará una penalización de 1 minuto. Además, si procede, se aplicará una penalización de conformidad con el RDA de la ACTC. En caso contrario, se considerará que la tripulación en cuestión se ha retirado en ese control.

Esta información será notificada por el Director de la Prueba al competidor en cuestión al final de la siguiente sección, como muy tarde en la sección anterior a un reagrupamiento nocturno. Alternativamente, en caso de incertidumbre sobre las circunstancias, el Director de la Prueba informará del caso a los Comisarios Deportivos para su consideración.

Cualquier divergencia entre los tiempos anotados en el carné de control de la tripulación respecto a los registrados en los documentos oficiales del rally constituirá un asunto a investigar por parte del Director de la Prueba.



11. NÚMEROS DE COMPETENCIA

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

11.2 VENTANAS LATERALES Dos números para cada una de las ventanas laterales traseras que deberán ser de 20 centímetros de altura con un ancho de trazo de 25 mm, color naranja fluorescente (PMS 804) y deberán ser reflectantes. Estos números se colocarán en la ventana lateral trasera adyacente a los nombres de la tripulación.

11.3 PANEL DE TECHO

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

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

12. PUBLICIDAD

12.1 RESTRICCIONES DE PUBLICIDAD

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

Esté autorizada por las leyes nacionales y las disposiciones de la FRAD MYS.

No sea ofensiva o cause perjuicios.

Respete las reglamentaciones de los números de competición.

No interfiera con la visual de la tripulación a través de las ventanas.

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

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

12.1.4 El Organizador dispondrá de las dos punteras del paragolpes delantero y trasero, dos paneles para la puerta frontal con 55 centímetros de ancho por 16 centímetros de altura, incluyendo un borde blanco de 1 centímetro. Cada panel se colocará en forma horizontal en el borde de cada puerta frontal. También dispondrá de dos paneles de 40 cm de alto por 20 cm de ancho, para lo cual los



concurantes deben reservar el espacio para su colocación en la parte frontal de las puertas delanteras del auto. Este panel se colocará en forma vertical y también en las ventanillas traseras junto a la numeración del vehículo.

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

13. NOMBRES DE LOS PILOTOS Y COPILOTOS

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

Los nombres deberán ser:

En helvética blanca, la inicial del nombre y la primera letra del apellido en mayúscula; el resto del apellido en minúsculas.

De 6 centímetros de alto y con un ancho de trazo de 1.0 centímetros.

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

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

15. COMPORTAMIENTO

15.1 REGLAS GENERALES

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

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

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

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

15.1.5 En los tramos de enlaces que son calles o vías públicas abiertas y al inicio de una Prueba Especial, el auto de competición deberá conducirse con sus cuatro ruedas girando libremente sobre sus bandas de rodamiento. Cualquier automóvil que no cumpla con este artículo será sancionado con un mínimo de 30 segundos para el infractor según el informe recibido. No obstante, todo lo anteriormente mencionado, los Comisarios podrán imponer una penalización adicional.

15.2 DURANTE EL RECONOCIMIENTO

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

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

Primera vez: 30 segundos (en primera etapa).

Segunda vez: Penalización de dos (2) minutos (en primera etapa).

Tercera vez: Denegar la largada de esa prueba.

15.3 VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY

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



15.4 LEYES DE TRÁNSITO

15.4.1 A lo largo de todo el rally, las tripulaciones deberán observar las leyes nacionales de tránsito. Las infracciones serán referidas al Director de Carrera.

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

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

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

Que las declaraciones formuladas estén lo suficientemente detalladas como para que la identidad del piloto infractor sea determinada sin lugar a dudas, y que el lugar y momento de la infracción sean precisos.

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

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

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

15.5 DECLARACIONES

Si algún piloto, navegante, concurrente o allegado a los mismos, realizara declaraciones de carácter público (a través de cualquier medio gráfico, radial y televisivo, o redes sociales, como Facebook, Twitter, Instagram, etc.) referidas a la categoría, competencia, campeonato, autoridades deportivas, dirigentes, instituciones, organizadores, etc., que resultaran agraviantes y/o exponiendo situaciones que no hubieran sido tratadas o aclaradas convenientemente, los comisarios deportivos y el Fiscalizador se reservan el derecho de aplicar el RDA de la ACTC y el Deportivo de acuerdo a la situación, como así también, solicitar el pase a Penalidades de la FRAD MYS para que aplique las sanciones disciplinarias o económicas según considere de acuerdo al hecho acaecido.



15.6 INCIDENTES

Un “incidente” significa un hecho o una serie de hechos que impliquen a uno o más pilotos y que sea constatado por los Comisarios Deportivos o llevados a estos por intermedio del Director de la Prueba, un Veedor, un Oficial Deportivo, o mediante una Reclamación, y que, según la opinión de los Comisarios Deportivos: Haya violado el presente Reglamento o la Reglamentación vigente.

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 más 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 presente Reglamento, en la Reglamentación vigente para Rallies, el RDA DE LA ACTC.

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 por medio de un Comunicado.

INSCRIPCIONES, COBERTURA MÉDICA

16. PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

16.1 GENERALIDADES

La inscripción podrá hacerse efectiva vía whatsapp al nro 2267407722, y deberá contener los siguientes datos:

Nombre de la competencia a la que se inscribe.

Nombre y apellido del piloto y del navegante, y procedencia.

Marca, modelo y clase donde participa.

La inscripción cierra definitivamente una vez finalizada la verificación administrativa inicial.

16.2 ENMIENDAS EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

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

16.3 PARTICIPANTES EXTRANJEROS



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

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

Los organizadores, antes del comienzo de los controles administrativos.

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

Solamente la FRAD MYS puede autorizar el reemplazo de ambos miembros de la tripulación o del concurrente.

16.5 COMPROMISO DE LOS CONCURRENTES Y MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Por el solo hecho de firmar el formulario de inscripción, el concurrente y la tripulación se someten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el RDA de la ACTC y

sus anexos, a estas disposiciones y al Reglamento Particular del rally.

16.6 COBERTURA MÉDICA

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

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

17. CLASES

RC2, RCMR, RC2S, JUNIOR, R3, A, N7,N3, RC5, N1, N1 LIGTH, A HISTORICA

17.1 CAMBIO DE CLASE LUEGO DE LA INSCRIPCIÓN

En el momento de la verificación técnica, si no hay correspondencia entre el auto presentado y la clase/grupo que aparece en la inscripción, los Comisarios pueden transferirlo a la clase/grupo correspondiente que recomienden los Comisarios Técnicos.



17.2 VERIFICACIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA PREVIA

Las tripulaciones deberán presentarse en los horarios y lugares establecidos en el Libro de Ruta para realizar las mismas. Toda tripulación que se presente fuera del horario, sin causa justificada y comunicada previamente a los Organizadores, será pasible de la aplicación de una multa en efectivo o recargo de tiempo.

17.3 REUNIÓN PREVIA DE PILOTOS

Las tripulaciones deberán presentarse en los horarios y lugares establecidos en el Libro de Ruta para realizar las mismas. Toda tripulación que se presente fuera del horario, sin causa justificada y comunicada previamente a los Organizadores, será pasible de la aplicación de una multa en efectivo o recargo de tiempo.

18. RECONOCIMIENTO

18.1 AUTOS DE RECONOCIMIENTO

18.1.1 Requisitos comunes:

El auto deberá estar pintado en un solo color, sin publicidad, calcomanías, etc.

Se autoriza el uso de protección para los bajos del chasis (que cumpla con las disposiciones del Grupo N).

Se autoriza el uso de dos faros adicionales homologados.

La tripulación puede usar un sistema de intercomunicación “liviano” (sin cascos).

Se pueden colocar equipos de navegación a bordo.

Llevar pegado en el parabrisas delantero un calco de 20 x 20 cm con el número del vehículo.

Se pueden utilizar autos que conformen las siguientes especificaciones:

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

18.1.3 Autos de producción

El motor será de producción en serie (que cumpla con las disposiciones del Grupo N).

La caja de cambios será de producción en serie (que cumpla con las disposiciones del Grupo N).

El escape será de producción en serie con un nivel máximo de ruido dentro de la tolerancia legalmente permitida por el país organizador.



Las suspensiones deberán cumplir con las disposiciones del Grupo N.

Los asientos serán de producción de serie.

Cinturones de seguridad de producción de serie (inerciales).

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

18.2 NEUMÁTICOS PARA AUTOS DE RECONOCIMIENTO

Los neumáticos utilizados para el reconocimiento serán: a) Neumáticos de producción en serie homologados para ruta de asfalto. b) Neumáticos libres para tierra/ripió, salvo que se establezca de manera distinta en el Reglamento Particular.

18.3 DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO

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

18.3.2 El reconocimiento fuera del cronograma dado por los organizadores es considerado una infracción seria y será informada a los Comisarios Deportivos, quienes podrán aplicar alguna de las penalidades consignadas en los artículos del RDA de la ACTC

18.3.3 Cualquier denuncia elevada por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos será tratada en la primera reunión del Colegio.

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

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

VERIFICACIONES TÉCNICAS

19. ANTES DE LA LARGADA

19.1 GENERALIDADES

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



19.1.2 La verificación técnica realizada antes de la largada será de naturaleza completamente general: marca y modelo del auto, conformidad del auto con la clase en la cual está inscripto, conformidad con los códigos de circulación en ruta. Por otra parte, esta actividad incluirá la identificación del auto, chasis, bloque de motor, turbo compresores, caja, diferenciales, etc.

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

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

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

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

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

20. DURANTE EL RALLY

20.1 CONTROLES ADICIONALES

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

20.2 RESPONSABILIDAD DE LAS TRIPULACIONES

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

20.2.2 En el caso de que una tripulación deba 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.

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



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

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

21. VERIFICACIONES FINALES

21.1 PARQUE CERRADO FINAL

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

21.2 SELECCIÓN DE AUTOS

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

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

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

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

21.3 FICHA DE HOMOLOGACIÓN

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

21.4 TIEMPO DISPONIBLE

El tiempo disponible para las verificaciones finales, o sea, el tiempo que media entre el arribo de los autos al recinto de verificaciones como figura en el Reglamento Particular y la hora de publicación de la Clasificación Final, no debe ser menor de 2 (dos) horas.

22. REQUISITOS PARA LA SESIÓN DE PRÁCTICA (SHAKEDOWN)

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

22.2 DESARROLLO DEL SHAKEDOWN

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

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

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

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

22.3 DESCARGO DE RESPONSABILIDAD

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

22.4 REQUISITOS TÉCNICOS Antes de la sesión de práctica, los autos deberán pasar por la verificación técnica.

22.5 ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN Un concursante cuyo auto se avería durante el shakedown debe no obstante asistir a la ceremonia de largada.

22.6 EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y LOS PASAJEROS A BORDO Durante el shakedown, cualquier persona a bordo del auto debe utilizar cascos y toda la vestimenta y equipamiento de pilotos y tener sus cinturones correctamente ajustados. Cualquier infracción será penalizada.

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



23. CONTROLES - REQUISITOS GENERALES

23.1 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

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

23.2 TIEMPO DE DETENCIÓN EN ÁREAS DE CONTROL

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

23.3 HORARIO DE INSTALACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

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

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

23.4 SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN

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

23.4.2 Está prohibido reingresar al área de control.

23.5 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

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

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

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

23.7 CÁMARAS A BORDO



A bordo de cada vehículo se aconseja contar con una cámara de grabación digital, ubicada en el interior del habitáculo, de manera tal que la toma de imágenes se realice hacia el frente del auto, permitiendo observar el camino a recorrer y la parte del capot.

La cámara debe permanecer encendida y grabar imágenes durante el recorrido completo de una de las Pruebas Especiales, desde el momento de registro en el CH de largada hasta el fin de la zona al final de la PE. El correcto funcionamiento de la cámara, así como la dirección y enfoque de las imágenes tomadas, es responsabilidad exclusiva de la tripulación.

La cámara podrá ser requerida por las Autoridades de la Prueba en cualquier momento durante el desarrollo del Rally, a los efectos de realizar las comprobaciones que consideren convenientes.

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

La cámara a bordo y su correspondiente soporte deberán instalarse de manera tal que no representen un riesgo para la tripulación. Los Comisarios Técnicos y los Comisarios Deportivos podrán establecer la reinstalación de la misma en otro lugar del habitáculo si así lo considerasen.

El organizador puede establecer puntos para el cambio de los tapes de las cámaras a bordo dentro del itinerario de la prueba. Dichos puntos deben ser informados en un boletín emitido por el Director de la Prueba.

Los tapes también pueden ser cambiados en las zonas reservadas a la prensa, en los reagrupamientos o parques cerrados, o a la salida de las asistencias remotas, pero siempre con la presencia de un miembro de la tripulación o del equipo. La operación debe ser supervisada por un oficial deportivo.

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

24. CONTROLES HORARIOS

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



24.2 PROCEDIMIENTOS DE CONTROL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

24.2.10 Cualquier diferencia entre el horario ideal de presentación y el real se sancionará de la siguiente manera: a) Por retraso: 10 segundos por minuto o fracción de minuto. b) Por adelanto: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

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



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

Para el caso de aquel que ingrese en la zona de control (pancarta amarilla) más de un minuto antes de la hora concreta de registro, se impondrá una sanción apropiada y/o sugerida: 1º Oportunidad: Apercibimiento. 2º Oportunidad: Penalización en tiempo.

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

24.3 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UN TRAMO CRONOMETRADO

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

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

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

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

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

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

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

25. EXCLUSIÓN POR DEMORA



25.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

Cualquier demora que exceda los 15 minutos del tiempo previsto entre dos controles horarios de la carrera o una demora acumulativa de 30 minutos al final de cada sección o etapa del rally resultará en que el concursante en cuestión sea removido de la clasificación por el director de carrera.

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

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

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

25.3 NOTIFICACIÓN DE LAS EXCLUSIONES La exclusión por exceder el tiempo máximo permitido de demora podrá ser anunciada solamente al final de la sección.

26. CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

26.1 PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO

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

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

26.2 LARGADA DE UN REAGRUPAMIENTO Excepto después del reagrupamiento nocturno, los autos deberán volver a salir en el orden de llegada al reagrupamiento o al control horario previo al parque de asistencia, según corresponda.

TRAMOS CRONOMETRADOS

27. GENERALIDADES

27.1 TOMA DE TIEMPOS Para los tramos cronometrados, la toma de tiempos debe ser con una precisión de una décima de segundo.



28. LARGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO

28.1 PUNTO DE LARGADA

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

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

28.2 PROCEDIMIENTO DE LARGADA

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

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

28.3 PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA

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

28.4 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN

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

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

28.4.3 La tripulación que con su auto no pudiera largar por sus propios medios deberá permanecer dentro del habitáculo hasta que se le dé la señal de largada, pudiendo descender y empujar el auto para sacarlo dentro de los 20 segundos de la línea de largada.

Cualquier auto que no pueda salir de la línea de largada dentro de los 20 segundos de dada la señal para hacerlo será tomado por abandonado, y el auto será removido inmediatamente a un lugar seguro. Cualquier anomalía será informada a los Comisarios, quienes podrán sancionar de acuerdo a la gravedad del hecho.



28.5 RETRASO DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Si la salida de un tramo cronometrado se ha retrasado en más de 20 minutos, por lo menos un vehículo de seguridad deberá pasar por el tramo antes del paso del siguiente auto en competencia, con el fin de advertir a los espectadores que el tramo está por comenzar nuevamente. Como alternativa, el tramo cronometrado será detenido.

28.6 FALSA LARGADA

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

1ra. falta: 10 segundos.

2da. falta: 1 minuto.

3ra. falta: 3 minutos. Faltas posteriores: A discreción del colegio de comisarios.

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

29. FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

29.1 LÍNEA DE LLEGADA

Los tramos cronometrados deberán finalizar en una línea de llegada en velocidad y con todos los medios de seguridad previstos. Está prohibida y se denunciará a los Comisarios la detención entre la pancarta amarilla de advertencia y la pancarta de "STOP".

Los tiempos serán tomados en la línea de llegada por medio de una barrera/célula electrónica conectada a relojes con registro impreso y serán respaldados por cronómetros.

29.2 PUNTO DE STOP

La tripulación deberá reportarse al punto de detención indicado con una pancarta "STOP" color rojo, para tener su tiempo de llegada registrado en el carné de control (hora, minuto, segundo y décima de segundo).

30. INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Quando se interrumpe o detiene un tramo cronometrado por cualquier motivo, se otorgará el mejor tiempo de las pasadas anteriores de esa misma PE y, en caso de que no las hubiese, el de la inmediata posterior, teniendo en cuenta tiempos normales y lógicos para cada participante (ej. de tiempo no lógico empleado en una PE: dónde se detuvo a cambiar un neumático).



Para asignar tiempos, se puede colocar o modificar hasta el final de etapa, aconsejándose ponerlo lo más rápido posible. Para la carga y continuidad en el sistema de cómputos, se puede cargar un determinado registro, que luego puede llegar a variar de acuerdo a la continuidad de los tramos.

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

Si falta competir una clase en su totalidad, a esta se le asignará un tiempo similar a todos sus participantes por igual. Sin embargo, ninguna tripulación que sea responsable en forma individual o conjunta de detener el tramo puede beneficiarse de esta medida. A esta se le asignará el tiempo que realmente haya establecido, si lo hubiera.

Reconocimiento de Tiempo: Solo se podrán analizar los reclamos que presenten y se pueda recabar de los mismos una información clara y contundente en base a:

Cámara a bordo (propia o de otro auto en cuestión).

El análisis de los tiempos en el mismo tramo (sea anterior o posterior).

Cualquier otro elemento que se considere valioso para definir si existe posibilidad de reconocimiento por parte de las Autoridades deportivas.

31. SEGURIDAD DEL CONCURSANTE

31.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES

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

31.2 SEÑALES DE SOS/OK

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

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

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



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

Todas las tripulaciones detenidas por este procedimiento recibirán un tiempo apropiado de acuerdo con lo que menciona el Art. 30.

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

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

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

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

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

31.3 INFORMES DE ACCIDENTES

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

Todas las tripulaciones involucradas en este procedimiento recibirán un tiempo apropiado de acuerdo con lo que menciona el Art. 30.

31.4 TRIÁNGULO ROJO

31.4.1 Cada auto en competencia deberá llevar un triángulo reflectante rojo, el cual, en caso de que un auto se detenga en un tramo cronometrado, deberá ser colocado en una posición visible por parte de un miembro de la tripulación por lo menos 50 metros antes de la posición del auto, para advertir a los siguientes



pilotos. Cualquier tripulación que no cumpla con esta norma estará sujeta a penalizaciones a criterio de los comisarios.

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

31.5 EL USO DE BANDERAS AMARILLAS

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

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

32. PRUEBAS SÚPER ESPECIALES

32.1 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

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

32.1.2 La inclusión de una prueba súper especial es optativa.

32.2 DISPUTA DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

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

32.3 DETENCIÓN EN LA DISPUTA DE UNA PSE

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

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

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



Para las tripulaciones que no se presentaran a largar la prueba súper especial programada 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 asistencia o reagrupamiento nocturno, según corresponda, se les permitirá realizar reparaciones y continuar la prueba desde el control horario de salida del reagrupamiento nocturno.

El vehículo podrá ser reparado a discreción del competidor. Sin embargo, deberá ser ingresado al reagrupamiento nocturno antes de la siguiente sección, a más tardar una hora antes de la salida programada para el primer vehículo.

El tiempo que se le otorgará para la Prueba Súper Especial a las tripulaciones involucradas en esta condición será el peor tiempo de su clase más un (1) minuto, o bien alguna otra asignación que especifique el RPP.

32.5 PLAN DE SEGURIDAD

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

PARQUE CERRADO

33. REGLAS DEL PARQUE CERRADO

33.1 APLICACIÓN

Los autos quedan sujetos a las reglas del parque cerrado:

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

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

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

33.2 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO

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

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

33.3 EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO



Solamente los oficiales y/o los miembros de la tripulación están autorizados a empujar el auto de competencia dentro de un Parque Cerrado.

33.4 VERIFICACIONES TÉCNICAS

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

33.5 COBERTORES PARA EL AUTO

El uso de cobertores para cubrir el auto es opcional.

33.6 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO

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

33.6.2 Bajo la supervisión de un comisario técnico, la tripulación y hasta 3 personas del equipo pueden cambiar el parabrisas o ventanas del auto. 33.6.3 Si el tiempo tomado para completar las reparaciones mencionadas resulta en demoras más allá de las previstas originalmente para el tiempo de largada, la tripulación recibirá un nuevo tiempo de largada a partir de la terminación de la reparación, para lo cual la sanción es de 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

NUMERACIÓN, LARGADAS, ORDEN DE LARGADA

34. NUMERACIÓN

34.1 ASIGNACIÓN DE NÚMEROS

La numeración será fija según detalla el artículo 34.2 y el orden de largada del rally se hará de acuerdo a las homologaciones FRAD MYS y al ranking en base a los

puntos que logre en 2025, a excepción de quienes posean prioridades.

Para la primera carrera, se tendrá en cuenta los puntos obtenidos en 2024. (No se utilizará el número 13).

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

La FRAD MYS, a través del Colegio de Comisarios Deportivos tendrá la posibilidad de asignar la numeración que considere oportuna a cualquier tripulación que, por sus antecedentes y/o características técnicas de



su auto, entiendan que no se ajusta a las que corresponden de acuerdo al ordenamiento precedente.

34.2 NUMERACIÓN FIJA POR CLASE: Según la numeración vigente

asignada en:

<https://www.rallymarysierras.com.ar/numeracion/>

RALLY

35.1 CEREMONIA DE COMIENZO DEL RALLY

Se puede organizar una ceremonia de largada protocolar para mejorar el interés promocional y mediático del rally. La coordinación estará a cargo del Organizador. El intervalo y el orden de salida quedan a discreción del organizador. El cronograma y lugar de cualquier ceremonia deberá ser indicado en el Reglamento Particular.

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

Cuando una tripulación esté imposibilitada de participar de la largada ceremonial con su auto de competencia, se le permitirá comenzar el rally en el control horario de inicio competitivo de la prueba, en el horario de largada que se le haya asignado, siempre que notifique de su problema a los comisarios antes de su primera reunión y sujeto al pasaje de su auto por los chequeos técnicos necesarios. De todas maneras, la tripulación en cuestión deberá asistir a la largada ceremonial luciendo sus buzos o vestimenta del equipo y en su debido horario.

35.2 DEMORA MÁXIMA EN LA LARGADA

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

35.3 PROMOCIONES

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

Los pilotos involucrados serán debidamente notificados por el Director de Comunicaciones de la categoría sobre sus funciones, responsabilidades, horarios y ubicación.



Las sanciones 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.

36. ÓRDENES DE LARGADA, SISTEMA RALLY 2 E INTERVALOS

36.1 REQUISITOS ORDEN DE LARGADA INICIAL

El orden de largada inicial no debe ser cambiado hasta que por lo menos el 10% del total de la distancia de tramos cronometrados detallados en el itinerario haya sido completado.

36.2 ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1

36.2.1 El orden de largada de la etapa 1 será como figure en el Reglamento Particular de la prueba.

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

La FRAD MYS decidirá el orden de los pilotos que no hayan obtenido puntaje anterior.

Luego de la primera fecha, el orden se realizará de acuerdo al campeonato actualizado 2025, a excepción de los campeones actuales de cada clase, que tendrán la prioridad en el orden de largada.

36.3 ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS SUBSIGUIENTES

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

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

36.4 RELARGADAS SISTEMA RALLY 2

GENERAL

36.4.1 A menos que se indique lo contrario en el Reglamento Particular del rally, se puede asumir que una tripulación que no haya completado una sección reinicie el rally desde el comienzo de la siguiente sección después del reagrupamiento nocturno, a menos que confirme lo contrario al Director de la Prueba completando el formulario ubicado en la parte posterior del Libro de Ruta (“abandono definitivo”) y presentándolo al organizador lo antes posible y, si es viable, antes de la publicación del orden de largada de la etapa siguiente.

36.4.2 Después de que el Director de la Prueba haya recibido la notificación de



un abandono, la tripulación debe entregar su tarjeta de tiempos. Cuando el abandono sea en una prueba especial o en un control de stop, el tiempo de esa prueba especial no se registrará y el Art. 36.4.1 se aplicará.

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

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

36.4.5 Cualquier tripulación que abandone deliberadamente con la intención sospechada de obtener una ventaja con este procedimiento será juzgada por los Comisarios Deportivos, quienes pueden no permitir que la tripulación vuelva a relargar. Los Comisarios Deportivos pueden aplicar sanciones contra el competidor y/o la tripulación involucrada de acuerdo con el Artículo 11.9 del Código.

PENALIZACIONES

36.4.7 Para todas las tripulaciones que relarguen, se aplicará una penalización en tiempo. Por cada prueba especial o prueba súper especial perdida, esta penalización será de 10 minutos, a menos que el Reglamento Particular establezca otra penalización para la Prueba Súper Especial (sección 1 de la etapa 1).

36.4.8 Esta penalización en tiempo se agregará al tiempo más rápido de la clase para cada prueba especial perdida, que incluirá la prueba especial o la prueba súper especial en la que la tripulación se retiró.

36.4.9 En caso de que el abandono ocurra después de la última prueba especial o súper especial antes de un reagrupamiento nocturno, se considerará que la tripulación se retiró en esa última prueba especial o súper especial. Si una tripulación afectada ha establecido el mejor tiempo de su clase en esa última prueba especial, se tendrá en cuenta su propio tiempo para la aplicación de la penalización de tiempo.

36.4.10 **No se sumará el puntaje de la etapa en la cual se abandona.**

36.5 INTERVALO DE LARGADA

Al menos las quince (15) primeras tripulaciones que larguen cada etapa estarán distanciadas entre sí por un intervalo mínimo de dos minutos. Lo mismo pasará en los saltos o cambios de clase.

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

36.6 REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS



El Director de la Prueba puede, por razones de seguridad y con conocimiento de los comisarios, reposicionar a los pilotos o cambiar el intervalo de tiempo entre los autos.

ASISTENCIA

37. ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES

37.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA

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

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

37.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA

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

En parques de asistencia y en zonas de asistencia remota.

Para un miembro del equipo por auto en áreas oficiales de lavado de autos en los tramos cronometrados (desde la pancarta amarilla de comienzo del control horario hasta la pancarta de stop al final del tramo).

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

Cuando los autos en competencia 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 no se detengan en el mismo lugar y momento.

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

37.2.3 Personal de equipo (2). Presentación en CH sin tripulación: Si un auto no puede ser arrancado y manejado por su propia potencia desde el Parque Cerrado al área de asistencia antes de ser asistido, siempre y cuando estos sectores sean continuos, los oficiales y/o el personal del equipo tendrán permitido empujarlo o



remolcarlo a su box de asistencia. Si estos sectores no son continuos, quedará la posibilidad pendiente a consideración de los comisarios. Por Reglamento Particular de la Prueba, se podrán establecer controles específicos (salida de FlexiService – ingreso a Parque de Servicio – ingreso a Parque Cerrado), donde los vehículos podrán ser presentados por personal del equipo de cada tripulación bajo estricta responsabilidad de la tripulación que delega este procedimiento. La metodología de registro será similar a todos los controles, y las penalizaciones que se puedan generar serán aplicables al vehículo en cuestión.

38. PARQUES DE ASISTENCIA

38.1 CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA

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

38.1.1 25 minutos antes de la primera prueba especial de cada etapa (no es obligatorio para la Etapa 1 excepto si sigue a un tramo de competencia del rally y un Parque Cerrado por la noche). 38.1.2 30 minutos entre dos grupos de tramos cronometrados (optativo si se usa la zona o zonas de asistencia remota).

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

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

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

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

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

38.2 IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE ASISTENCIA

Los parques de asistencia están indicados en el itinerario del rally con un control horario en la entrada y otro en la salida. La distancia de 25 metros entre pancartas puede ser reducida hasta 5 metros.

38.3 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

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

comisarios.



39. TIEMPO FLEXIBLE

39.1 ASISTENCIAS INTERMEDIAS - 30 MINUTOS

Para las asistencias intermedias, las tripulaciones dispondrán de un tiempo flexible máximo de 15 minutos previos al ingreso al Parque de Asistencia.

39.2 ASISTENCIA FINAL DE ETAPA 1 - 45 MINUTOS

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

40. ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)

40.1 GENERALIDADES

Se pueden crear zonas de asistencia remota, y deberán cumplir con lo siguiente:

Estar definidas por un control horario en su entrada y en su salida.

No exceder 15 minutos de duración para ningún auto.

Permitir el cambio de neumáticos proporcionado desde un vehículo de asistencia y cualquier asistencia de acuerdo con el artículo 40.3.

Incorporar una zona técnica de 3' antes del control horario de entrada.

Incorporar una zona de marcado luego del control horario de salida.

Admitir solamente personal autorizado del equipo, como lo dice el artículo 40.2, los comisarios del rally y los medios de prensa con pases apropiados.

Para aumentar el valor promocional, se estimula a los organizadores a ubicar las ZAR's en centros poblados.

40.2 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO

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

Para un auto: La tripulación más hasta 4 miembros del equipo. Esta persona permanecerá siendo la misma mientras el auto esté en la zona.

Para pilotos integrantes de equipos con múltiples inscripciones: La tripulación más hasta 4 miembros del equipo por auto. Este personal puede ser intercambiado entre los autos dentro de la zona.



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

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

40.3 EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS

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

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

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

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

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

El uso de purga del líquido de frenos y equipos de limpieza de autos.

El uso de papel descartable.

El uso de limpiador de vidrios.

40.3.2 Se pueden usar cobertores para el piso.

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

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

40.3.5 Cualquier equipo o parte del auto podrá ser dejada en la zona de asistencia remota o retirada luego de la partida del auto.

40.4 PASE DE VEHÍCULOS A LAS ZAR

Se expedirá un solo pase de vehículo por auto en competencia por parte del



organizador, a fines del transporte a la ZAR del personal del equipo, el equipamiento y herramientas admitidas hasta la asistencia.

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS LUEGO DEL EVENTO

41. RESULTADOS DEL RALLY

41.1 ESTABLECER LOS RESULTADOS

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

41.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

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

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

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

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

41.2.4 Clasificación Final Oficial: Clasificación aprobada por los comisarios.

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

41.3 EMPATE EN UN RALLY DEL CAMPEONATO

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

Si esto no fuera suficiente, se tendrán en cuenta los tiempos del segundo, tercero, cuarto, etc., en tramos cronometrados. El mismo método se utiliza para empates de cualquier puesto.

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



42. EXCLUSIONES, PROTESTAS Y APELACIONES

42.1 EXCLUSIONES

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

La primera exclusión por técnica será sancionada con la suma.

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

42.2 PRESENTACIÓN DE UNA PROTESTA O APELACIÓN

Todas las protestas y/o apelaciones deberán ser formuladas de acuerdo con lo estipulado en el RDA de la ACTC.

42.3 ARANCELES POR FORMULAR UNA DENUNCIA

El arancel para formular una denuncia es \$1.000.000.

42.4 DEPÓSITO

En caso de que la protesta requiera el desmantelamiento o reensamblaje de una parte del auto claramente definida, cualquier depósito adicional deberá ser especificado en el Reglamento Particular del rally o definido por los comisarios según la apreciación del Delegado Técnico.

42.5 GASTOS

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

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

42.6 APELACIONES El arancel para apelaciones es de \$1.500.000.

43. PREMIACIÓN DEL RALLY

43.1 CEREMONIA DEL PODIO El aspecto competitivo del rally finalizará en el “Control Horario de ingreso al Parque Cerrado Final”. A partir de allí, debe



desarrollarse la ceremonia final de premiación.

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

Si un organizador lo desea, puede realizarse una reunión social/cívica/de patrocinantes esa misma noche. Si se considera conveniente la asistencia de alguna tripulación, esto deberá mencionarse en el Reglamento Particular.

44. PREMIACIÓN ANUAL

44.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA

Cualquier piloto o copiloto que gane un Campeonato del Rally MyS deberá estar presente en la ceremonia anual de premiación programada por el campeonato.

44.2 AUSENCIA

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

NEUMÁTICOS Y RUEDAS

45. GENERALIDADES

45.1 DEMORAS EN LAS LARGADAS

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

45.2 RUEDAS DE REPUESTO

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

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

45.3 AUTORIZACIÓN

Únicamente para la presentación en la largada promocional y para el recorrido entre el Parque de Asistencia de final de la etapa 1 y el primero de la etapa 2, el

uso de neumáticos a utilizar es libre.



COMPONENTES MECÁNICOS

46. COMPONENTES MECÁNICOS

46.1 CAMBIO DE MOTOR

46.1.1 En caso de fallas del motor entre la verificación técnica inicial y el primer control horario, se permite reemplazar el motor, sin penalización. En este caso, el block motor deberá ser sellado nuevamente. 46.1.2 El mismo block motor deberá ser usado durante todo el desarrollo del rally. 46.1.3 Las tripulaciones que abandonen durante la etapa 1 y presenten su intención de participar de la etapa 2 pueden proceder al cambio de motor, sin penalización.

46.2 TRANSMISIONES

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

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

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

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

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

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

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

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

47. CARGA DE COMBUSTIBLE

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

