

ADECRUZ

***ASOCIACION DEPARTAMENTAL DE
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO DE SANTA CRUZ
(CHINO MENDEZ)***



**REGLAMENTO DEPORTIVO DE
RALLY CROSS COUNTRY**

OSCAR "BUBY" ARANDIA AÑEZ

**GESTIÓN
2020**



Homenaje:
OSCAR "BUBY" ARANDIA AÑEZ

PRESCRIPCIONES GENERALES 2020 APLICABLES A LOS EVENTOS VÁLIDOS POR EL CAMPEONATO DEPARTAMENTAL DE CROSS-COUNTRY

1. INTRODUCCIÓN

El propósito de estas Prescripciones Generales es establecer el marco de reglamentación aplicable a la organización de eventos válidos para el Campeonato de Rally Cross Country.

Todo incumplimiento de estas normas será reportado a los Comisarios de la prueba (Los Comisarios), quienes podrán imponer una penalización según su criterio en cada caso.

2. DEFINICIONES – CARACTERÍSTICAS DE LOS EVENTOS

2.1 Un evento Cross-Country es un evento deportivo cuyo itinerario cubre el territorio de una o varias provincias. Los eventos cuentan con el aval de la por la Federación Boliviana de Automovilismo (FEBAD), CODASUR y la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) y la Asociación de Motociclismo de Santa Cruz AMSC.

3. TERMINOLOGÍA

3.1 Boletín.- El Boletín oficial integra parte del Reglamento y su fin es modificarlo, completarlo o esclarecerlo.

3.2 AND. - Autoridad Deportiva Nacional.

3.3 Asistencia. - Se define como asistencia al trabajo ilimitado y/o la presencia física de una persona/s alrededor de un vehículo de competencia, excepto donde sea limitado por los Artículos aplicables en las presentes Prescripciones.

3.4 Bivouac:

a) Zona situada entre el Control Horario al final de una Etapa y la largada de la siguiente, donde todos los competidores se reagrupan; esta zona está ubicada en el libro de ruta. En el Bivouac, la asistencia es libre entre los competidores que continúan en la carrera, como lo es toda asistencia autorizada por el Reglamento.

b) Se prohíbe circular a velocidad excesiva y/o a manejar de forma peligrosa en la zona del Bivouac, bajo penalización pudiendo llegar a la Exclusión, según la decisión del Colegio de Comisarios Deportivos. La velocidad está limitada a 30 km/h.

c) La zona de Bivouac será determinada por un círculo imaginario de aproximadamente 500m, cuyo centro será la base de los Cuarteles Generales del Rally establecida por el Organizador y dentro de la cual debe instalarse un tablero de información oficial.

d) La asistencia en un lugar cerrado no está autorizada. Cualquier miembro del equipo (incluyendo la tripulación) tiene permitido manejar el vehículo de competición del equipo fuera del bivouac únicamente para pruebas técnicas y fuera de la ruta de toda Sección Selectiva.

e) El Organizador podrá designar Bivouacs con asistencia reglamentada, para los cuales el procedimiento deberá ser descrito en el Reglamento.

3.5 Briefing. - El Briefing debe ser dirigido por el Director de la Prueba o por el delegado del Organizador y la participación de los pilotos es obligatoria para la primera reunión y recomendada para los siguientes briefings.

El Director de la Prueba tiene que asistir al briefing.

La información referida a la seguridad y a la ruta (modificaciones del libro de ruta), fechada y firmada por el Director de la Prueba debe ser publicada en el tablero de información oficial bajo su responsabilidad.

3.6 Carnet.- Documento para registro de tiempos y de controles de paso, en orden cronológico, de los diferentes puntos de control previstos en el itinerario, para cada tripulación.

3.7 Concurrente.- Entidad física o legal que representa a la persona física o legal que ha inscripto el vehículo.

3.8 CP (Control de Paso).- Es una zona de control donde el Carnet Horario debe ser sellado por los oficiales y que debe ser obligatoriamente un WP.

3.9 Duración de un Evento.- Todo Evento comienza con la verificación administrativa y/o técnica (incluyendo, si se aplica, la verificación de los repuestos del vehículo) y finaliza al concluir alguno de los siguientes límites horarios, cualquiera sea el más tardío:

- Límite horario para la presentación de protestas o apelaciones o el final de toda audiencia por los Comisarios Deportivos;

- Final de la verificación administrativa y técnica post-Evento, llevada a cabo de acuerdo con el Código.

- Final de la entrega de premios.

3.10 DZ. - El comienzo de la zona de control de velocidad, y cuando fuera posible, marcada por una referencia precisa y un Waypoint (WP).

3.11 Tripulación. - "Tripulación" significa el primer piloto junto con el/los copiloto/s. Está conformada por un máximo de hasta tres personas quienes deben ser titulares de una licencia Nacional de piloto y concurrente para el año en curso, válida para el Evento.

3.12 Etapa. - Cada parte del Evento que está separada de la próxima por un tiempo de detención de al menos 6 horas.

Luego de haber manejado entre 12 y 20 horas, es obligatorio un descanso de al menos 6 horas.

Luego de 10 etapas de carrera, es obligatorio un descanso de al menos 18 horas, salvo que los Comisarios Deportivos decidan lo contrario ante la propuesta del Director de la Prueba.

3.13 FZ.- Es el final de una zona de control de velocidad, indicado por un Waypoint Eclipse (WPE).

3.14 GPS. - "GPS"* en todos los casos se refiere al GPS de uso exclusivo, tal como lo provee el organizador.

3.15 Infracción (zona de control de velocidad).- Una infracción consiste en una o más instancias en las que se supera el límite de velocidad en una misma zona de control de velocidad, definida por un DZ y un FZ.

- Una segunda infracción se producirá cuando una o más instancias de exceso de velocidad hayan ocurrido dentro de una nueva zona de control de velocidad.

- En caso de que se repita una infracción durante el Evento, la 3ra infracción (en 3 zonas diferentes) puede resultar, para todos los competidores, en penalidades que pueden llegar hasta la exclusión, dependiendo del exceso de velocidad observado.

3.16 Señal por pulso (zona de control de velocidad).- Conforme al funcionamiento permanente del "GPS", una señal por pulso es grabada en el "GPS" al menos cada 100 m y el exceso de velocidad es visualizado en la página de velocidad del "GPS".

El técnico de control puede relevar todas las instancias de exceso de velocidad y señalarlas a la tripulación en todo momento.

3.17 Itinerario Oficial. - Éste está representado por el paso a través de cada waypoint visible u oculto indicado en el Libro de Ruta.

3.18 Información para los Competidores. - Ésta es Información provista por los Organizadores y/o la Dirección de la Carrera a las tripulaciones quienes, luego de leerla, deben confirmarlo mediante firma.

Esta nota debe ser puesta a disposición de los concurrentes tan pronto como sea posible. Una información para los Competidores no puede modificar ningún reglamento.

3.19 Ruta. - Ésta es definida por el Libro de ruta oficial del Evento, confirmada por la tripulación del auto de apertura.

La ruta se divide en Etapas que consisten en una o más Secciones Selectivas cronometradas unidas por Tramos de Enlace.

La división de las Secciones Selectivas debe ser de tal forma que la mayoría de las tripulaciones en carrera puedan cubrir la mayor parte de la ruta con luz de día.

Está prohibido largar una Sección Selectiva de noche.

El largo máximo de las Secciones Selectivas por Etapa está fijado en 800 km.

3.20 Pasaporte Técnico. - Documento emitido por la ADN de los competidores y autenticado por el delegado técnico de la FEBAD en el primer evento del Campeonato en que el vehículo participa, quien identifica el vehículo presentado con marcas o precintados que no pueden ser removidas bajo ninguna circunstancia.

Este pasaporte debe ser presentado ante la solicitud de los Comisarios técnicos.

3.21 Período de Neutralización. - Éste es el tiempo durante el cual las tripulaciones son detenidas por la Dirección de la Prueba.

3.22 Penalidad fija

a) La penalidad fija ha sido creada para reemplazar ciertas sanciones que llevan a la exclusión o descalificación por no respetar determinadas cláusulas del Reglamento en un Evento.

- Permite al competidor penalizado continuar el Evento en condiciones normales de competición, aunque haya sido severamente sancionado.

- La penalidad fija es expresada en tiempo que es sumado a las penalidades ya recibidas por el competidor en casos específicos detallados en el Reglamento.

La penalidad fija es determinada por los Organizadores y puede ser distinta para cada Sección Selectiva, Tramo de Enlace o Control de Paso, calculada de acuerdo al perfil y la dificultad de cada uno de aquellos.

-El tiempo total atribuido al competidor afectado por la penalidad fija, para cada Etapa, será calculado mediante la suma del tiempo máximo autorizado para la(s) Sección(es) Selectivas o Tramo(s) de Enlace no cubierto(s), más la penalidad fija del día para la(s) Sección(es) faltante(s), así como por todo Control de Paso que haya sido omitido.

b) En el caso de una Etapa cuya Largada y Llegada se encuentran en el mismo lugar o muy cerca una de la otra ("loop"), o de una Etapa recta cuya Largada y Llegada se encuentren unidas por caminos principales y/o rutas en buen estado, se aplicará una penalidad específica que podrá ser de 100 horas y podrá ser aplicada a aquellos competidores que no hayan cubierto la totalidad del itinerario oficial.

- Si se repite el error, los Comisarios de la prueba pueden aplicar una sanción que podrá llegar hasta la exclusión del competidor involucrado.

c) Para que un competidor pueda aparecer en la clasificación final de un evento, deberá cumplir con un porcentaje de WP pasados.

-Este porcentaje será definido en el Reglamento particular de cada carrera.

3.23 Penalidad deportiva.- Una penalidad deportiva significa una penalidad impuesta por Sobrepasar la velocidad, omitir un CP o un WPM, o por una conducta antideportiva, u otra violación cometida en una Sección Selectiva.

3.24 Reagrupamiento (Condiciones de Parque Cerrado).

a) Descanso programado por los Organizadores para poder retomar los tiempos teóricos por un lado, y por el otro, para reagrupar a las tripulaciones que permanezcan en el Evento. Este tiempo de reagrupamiento puede variar de acuerdo a las tripulaciones.

b) La nueva largada será dada de acuerdo al orden de llegada de los competidores al Control Horario de ingreso al reagrupamiento. Las primeras diez tripulaciones en llegar largarán a intervalos de 2 minutos.

3.25 Libro de Ruta.

a) Cada tripulación recibirá un libro de ruta en conformidad con el formato FIA, tamaño A5, comprendiendo un máximo de 5 o 6 líneas horizontales de distancias, dibujos e información, conteniendo notas características y/o mapas que indiquen la ruta y/o las coordenadas de GPS de paso obligatorio, que deben ser respetadas bajo pena de recibir penalizaciones que pueden llegar hasta la exclusión.

b) Para cada área habitada que atraviesen los competidores, es imperativo que se indique la dirección en la que deben proceder al abandonar el área mencionada. El ingreso y el egreso de la zona urbana deben mostrarse al menos mediante Waypoints y/o una referencia visual.

3.26 Tramo de Enlace.- Sección del itinerario con un tiempo ideal entre dos Controles Horarios sucesivos.

3.27 Sección Selectiva.- Prueba de velocidad en tiempo real. Las Secciones Selectivas pueden disputarse sobre un recorrido exclusivamente reservado para los competidores del Evento.

Esta especificación debe ser indicada en el Reglamento.

Las largadas de las Secciones Selectivas son precedidas o acompañadas de un Control Horario para las largadas, y seguidas por un Control Horario a continuación de la llegada.

3.28 Prueba Súper Especial

a) La organización de una Prueba Supe especial es opcional.

Si se incluye en el programa del Evento, esta será la PSE1 de la Etapa1 y todos los competidores deben participar en ella.

Sólo puede organizarse una prueba Supe especial, la cual determinará el orden de largada para la siguiente Etapa o Sección Selectiva.

La misma se correrá en forma de una Sección Selectiva, y tendrá una extensión mínima de 2km, y una máxima de 10km.

El Reglamento deberá especificar si se permitirá el reconocimiento de la prueba Súper Especial y de qué forma.

b) Contará para la clasificación del Evento, como así también las penalidades de ruta relacionadas.

Estas penalidades serán tomadas en cuenta para la clasificación general de esa Etapa y se aplicarán ese mismo día.

3.29 Equipo y Director de Equipo.- Un Equipo es un concurrente, que no es una persona física, inscribiendo a uno o varios vehículos en un evento.

Un Director de Equipo es una persona debidamente autorizada por escrito por el concurrente para representar a un equipo inscripto en un Evento con una licencia de concurrente emitida a nombre de este equipo.

3.30 Tiempo Ideal

a) Cada Tramo de Enlace debe ser cubierto en un tiempo ideal que los competidores deben respetar.

b) Toda tripulación que llegue antes o después del tiempo ideal en el Tramo de Enlace recibirá una penalidad dada al minuto.

3.31 Tiempo Estimado.- El tiempo estimado por el Organizador para cubrir una Sección Selectiva.

3.32 Tiempo máximo permitido.- Tiempo superior al tiempo ideal determinado para cada Tramo de Enlace o tiempo máximo asignado a cada Sección Selectiva. Toda tripulación que exceda este tiempo, sin tolerancia alguna, recibirá una penalidad que podrá ir desde la penalidad fija establecida hasta la exclusión. En ese momento se considera que el control está cerrado para el competidor en cuestión.

3.33 Cambio del Tiempo Máximo permitido.- Si el 50% de las tripulaciones no llegan dentro del tiempo máximo permitido, ya sea en una Sección Selectiva o en un Tramo de Enlace, el tiempo máximo permitido puede ser modificado por el Director de la Prueba a criterio de los Comisarios.

3.34 Tiempo real.- Tiempo realmente tomado para cubrir la ruta de una Sección Selectiva.

3.35 Waypoint.- Un Waypoint es un punto geográfico definido por coordenadas de longitud y latitud. Hay varios tipos de Waypoint. Cada Waypoint es un punto de paso obligatorio.

3.36 WPE (waypoint Eclipse).- Un punto hacia el cual el "GPS"*, con todas sus funciones desplegadas en su pantalla, dirige al competidor una vez que el WPV o WPM precedente ha sido validado, independientemente de la distancia entre el WPM, WPV y el WPE. Funciona de la misma forma entre varios WPEs sucesivos.

3.37 WPM (waypoint oculto). - Un punto de paso obligatorio grabado en el "GPS" y ubicado en el Libro de ruta, y cuyas coordenadas no son reveladas a los competidores.

Los "GPS" dirigen al competidor hacia este punto sólo una vez que éste se encuentra a un radio de 800mts del mismo.

3.38 Waypoint Visible (WPV). - Punto cuyas coordenadas son dadas a los competidores mediante el Libro de ruta y grabadas en el "GPS". Hacia un waypoint visible, toda la información disponible es mostrada en la pantalla del "GPS".

3.39 WPS (Waypoint de seguridad). - Punto de paso obligatorio, por razones de seguridad, memorizado en el "GPS", mencionado en el Libro de Ruta y cuyas coordenadas son reveladas a los competidores. Puede ser vinculado a 3 advertencias (!!!) un cruce de ruta, una cañería, una vía de ferrocarril, etc.

El "GPS" dirige al competidor hacia este punto sólo una vez que el mismo ha ingresado dentro de un radio de 90mts del mismo, o menos.

4. REGLAMENTACIÓN

4.1 El reglamento particular de Evento (Reglamento) debe estar en conformidad con:

- El Código Deportivo Internacional de la FIA (el Código) y sus anexos;
- Estas Prescripciones y Anexos específicos;

- Las reglamentaciones emitidas por FEBAD, CODASUR.
- Todo cambio debe ser anunciado por medio de un boletín.

4.2 Toda protesta respecto a esta aplicación o todo caso no previsto será analizado por los Comisarios de la prueba quienes son los únicos con poder de decisión.

5. REGLAMENTO Y CONDICIONES DE PUBLICACIÓN

5.1 El Reglamento que los Organizadores deseen imponer debe mencionar explícitamente todas las reglas y condiciones adicionales, que deben estar en conformidad con estos textos reglamentarios.

5.2 El Reglamento debe especificar dónde y cuándo serán publicados los resultados oficiales.

En caso de que se demore la publicación de los resultados, el nuevo horario de publicación deberá ser informado en el/los tablero/s oficial/es.

La fecha y el horario de la primera reunión de Comisarios también deberán ser informados.

5.3 El Reglamento final tiene que ser publicado en el sitio de internet oficial del evento y estar disponible a los competidores inscriptos y a los Oficiales del Evento en formato impreso.

Los artículos diferentes a los de las Prescripciones serán publicados en negrita.

6. MODIFICACIONES AL REGLAMENTO, BOLETINES.

6.1 Lo dispuesto en el Reglamento sólo podrá ser modificado de acuerdo a los Artículos 66 y 141 del Código de la FIA.

6.2 Toda modificación o regla adicional será anunciada por medio de boletines fechados y numerados, firmados por:

- los Organizadores hasta el día de la verificación técnica, y sellado por ADECRUZ.
- los Comisarios de la Prueba a lo largo de toda la duración del Evento.

Los boletines serán parte integral del Reglamento.

Una vez que el Evento ha comenzado, cualquier modificación al Reglamento deberá igualmente ser anunciado mediante un Boletín.

6.3 Estos boletines serán publicados en la Secretaría, en los cuarteles generales del rally, y en el/los tablero/s oficial/es, y serán además comunicados directamente a las tripulaciones y a los concurrentes, quienes deben dar acuse de recibo por firma, y deben ser puestos a disposición de los competidores lo antes posible.

6.4 Estos boletines serán impresos en papel amarillo. Las páginas deben ser numeradas (por ej.: 2/4, etc.).

7. APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO.

7.1 El Director de la Prueba es el responsable del cumplimiento de estas Prescripciones y el reglamento particular a lo largo de la disputa de la carrera.

7.2 El Director de la prueba deberá informar a los Comisarios sobre todos los incidentes importantes que hayan ocurrido y que puedan requerir la aplicación de las Prescripciones o el Reglamento.

7.3 Toda protesta presentada por un competidor deberá ser enviada a los Comisarios por el Director de la Prueba para su deliberación y decisión (Art. 151 y subsiguientes del Código FIA).

7.4 Similarmente, todo caso no previsto en el Reglamento será estudiado por los Comisarios, quienes tienen el poder exclusivo de decidir (Art. 141 del Código FIA).

7.5 Para todos los Eventos, el idioma oficial debe ser el español.

En caso de disputa en lo referido a la interpretación del Reglamento, sólo será válido el texto del idioma español.

8. VEHÍCULOS ADMITIDOS

Clase OPEN

Clase MOTOS LIBRE (open)

Clase ATV 2

Clase ATV 4

Clase T 3 (libre hasta 1.000cc sin turbo)

Clase T3.1 TURBO (libre hasta 1.000cc)

Clase TURISMO OPEN

9. NEUMÁTICOS.- Los neumáticos son libres.

10. TRIPULACIONES.

10.1 Toda tripulación inscrita por un concurrente titular de una licencia internacional/nacional de concurrente FIA válida para el año en curso podrá ser admitida.

10.2 Donde el concurrente es una entidad legal, o en todo caso no es parte de la tripulación, el primer piloto nombrado en el formulario de inscripción será responsable, individual y colectivamente, de todas las responsabilidades y obligaciones del inscripto, durante todo el Evento.

10.3 Excepto en las zonas de asistencia y de reabastecimiento, la tripulación completa debe estar a bordo del vehículo durante toda la duración del Evento, con la excepción de los casos previstos en el Reglamento.

Si un miembro se retira, o si una tercera persona es admitida a bordo (a menos que esto sea para transportar a una persona herida) el vehículo será excluido del Evento.

10.4 Durante una Etapa, el transporte de al menos un miembro de la tripulación por un tercero conllevará a la exclusión de la tripulación en cuestión.

11. OFICIALES

11.1 La lista de oficiales propuestos para cada Evento debe ser aprobada por ADECRUZ.

-1 Comisario Deportivos, con su propia Secretaria,.

-1 Comisario Técnicos.

-1 Director de la Prueba

-1 Director de la Prueba adjunto

-1 Secretario/a de la Prueba.

-1 Responsable de Seguridad

-1 Responsable de Sanidad

-1 Encargado de Relaciones con los Concurrentes

-1 Delegado Técnico

-1 Delegado para el auto de apertura y su asistente

-1 Jefe de puesto y 1 control por cada uno de los controles programados en una Etapa (es decir que para una Etapa: CH de largada de Etapa, CH previo a largada de Sección Selectiva,

largada de Sección Selectiva, Control de Paso, Llegada de la Sección Selectiva, CH de Stop y CH del final de Etapa).

-Jueces de hecho: toda persona titular de una licencia nacional, nominada por la organización del Evento de acuerdo con el Artículo 149c del Código FIA.

11.2 Deberá haber comunicación apropiada y permanente entre los Comisarios, el Director de la Prueba y el Delegado Técnico, de manera que todas las decisiones puedan tomarse sin demora.

11.3 Para todos los Eventos, ADECRUZ designará un delegado técnico que será el jefe de los Comisarios Técnicos.

11.4 Director de la Prueba.- Esta persona es designada por el organizador y aprobada por la ADECRUZ, y siempre debe tener los medios materiales para controlar el progreso de la carrera sobre el terreno con el Organizador.

11.5 Los encargados de relaciones con los concurrentes, deben ser fácilmente identificables por medio de una marca distintiva.

Ellos deben estar presentes al menos en:

- La verificación técnica y administrativa,
- La largada y llegada de las Etapas,

La misión de los encargados de relaciones con los concurrentes es:

- Informar a las tripulaciones y asegurar el permanente diálogo con ellas,
- Brindar respuestas precisas a todas las preguntas realizadas,
- Brindar toda información y aclaración adicional en relación al Reglamento y a la disputa del Evento,
- Evitar que lleguen preguntas innecesarias a los Comisarios Deportivos que podrían resolverse satisfactoriamente con una explicación clara, excepto en caso de protestas (por ejemplo, para aclarar disputas sobre los tiempos).

12. INSCRIPCIONES

12.1 Toda persona que desee formar parte del Evento deberá enviar el formulario de inscripción debidamente completado a la secretaría del Evento junto con los derechos de inscripción, y mencionando al menos:

- el nombre completo, la nacionalidad, la dirección, el número de licencia (concurrente y/o piloto) y el número de licencia de conducir de cada miembro de la tripulación.

Los Organizadores deben mencionar la lista de documentos necesarios en el Reglamento del Evento. Los Concurrentes, primeros pilotos o copilotos de una nacionalidad diferente a la de la ADN del Organizador, deben cumplir con el Artículo 70 del Código FIA.

12.2 Por el sólo hecho de haber firmado el formulario de inscripción, el concurrente se somete a las jurisdicciones deportivas especificadas únicamente en el Código FIA/Reglamentaciones de ADECRUZ, FEBAD y CODASUR.

Los miembros de la tripulación deben firmar el formulario de inscripción a más tardar en las verificaciones administrativas.

No podrá hacerse ninguna modificación sobre el formulario de inscripción, excepto en los casos previstos en el Reglamento.

12.3 El cambio de un sólo miembro de la tripulación puede realizarse hasta el momento en que el miembro de la tripulación en cuestión se presente a la verificación administrativa, sujeto a la aprobación del comité organizador.

El cambio de 1 a 3 miembros de la tripulación sólo puede ser autorizado por ADECRUZ o por los Comisarios Deportivos una vez que las verificaciones administrativas y técnicas hayan comenzado.

12.4 Hasta el momento de la verificación administrativa, el concurrente puede reemplazar libremente el vehículo inscripto por otro.

12.5 Si resultara, al momento de la verificación técnica previa a la carrera, que un vehículo no corresponde en su presentación al grupo en el que fue inscripto, este vehículo puede, ante la propuesta de los Verificadores técnicos, ser transferido por los Comisarios a un grupo diferente o ser definitivamente rechazado.

12.6 La solicitud de inscripción será aceptada sólo si está acompañada por los derechos de inscripción.

12.7 Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados:

- a) a los candidatos cuya inscripción no fuera aceptada,
- b) en el caso de que no se realizara el Evento.

12.8 Los Organizadores reembolsarán los derechos de inscripción, menos una retención variable, a aquellos concurrentes que no pudieran presentarse a la largada del Evento (Esto es: antes del final de la verificación administrativa) por razones de fuerza mayor, sujeto a que la solicitud llegue a los organizadores por correo certificado.

Este reembolso tomará lugar como máximo un mes después del final del Evento.

12.9 Cuando el Evento incluye un traslado (por aire, mar, tren u otros medios), el mismo debe ser una parte integral de él y debe ser incluido en la suma total de los derechos de inscripción.

12.10 El rechazo de cualquier inscripción debe guardar conformidad con el Artículo 74 del Código FIA.

13. IDENTIFICACIÓN.

13.1 Durante el transcurso del Evento, las placas deben estar adheridas, según lo indicado en las Prescripciones.

13.2 Las placas de números, (cuya dimensión se indicará en el reglamento particular de cada evento), deben colocarse a la derecha y a la izquierda del vehículo, en el área situada entre los arcos de las ruedas, siempre que sean totalmente visibles desde el costado, como así también en el techo del vehículo legibles desde atrás.

Llevar el número de carrera, el nombre del Evento y posiblemente el nombre del principal sponsor del Organizador.

Bajo esta placas de número, se debe dejar libre un espacio de 50 cm de ancho x 5 cm de alto (ver Anexo N de la FIA).

13.3 Una placa de rally (disponible como adhesivo o en un soporte rígido) debe ser ubicada de manera legible, en una posición visible durante la totalidad del evento.

Debe ser adherida en la parte trasera del vehículo, paralela al eje de las ruedas, sin cubrir ni siquiera parcialmente, la placa de matrícula del vehículo.

13.4 En todo momento durante el Evento, la ausencia o mala ubicación de una placa de número o de una placa de rally podrá incurrir, bajo certificación, en una penalidad monetaria equivalente al 50% de los derechos de inscripción más 10 minutos.

La ausencia o mala ubicación de una placa simultáneamente podrá resultar en una penalidad monetaria equivalente al 70% de los derechos de inscripción y la exclusión a criterio del Panel de Comisarios.

13.5 Los nombres del primer piloto y su(s) copiloto(s) más sus banderas nacionales de 30-50 mm de altura deben aparecer a ambos lados de los guardabarros delanteros o puertas delanteras del vehículo.

Todo vehículo que no respetará esta regla podrá quedar sujeto a una penalidad monetaria, equivalente al 10% de los derechos de inscripción.

14. PUBLICIDAD.

14.1 Los competidores tienen permitido colocar todo tipo de publicidad en sus vehículos, siempre y cuando:

- a) Esta sea autorizada por las reglamentaciones FIA, CODASUR, FEBAD y ADECRUZ,
- b) No sea ofensiva,
- c) No invada espacios definidos más abajo, reservados para placas de Rally, placas de números y tiras del parabrisas,
- d) No interfiera con la visión de la tripulación a través de las ventanillas.

14.2 Los espacios reservados por los Organizadores para la publicidad colectiva obligatoria que no podrá ser comprada estarán situados en:

- a) las placas de números
- b) el juego de placas de rally
- c) la tira para la parte superior del parabrisas.

14.3 La publicidad opcional de los Organizadores deberá figurar sobre un panel (cuya dimensión será especificada en el reglamento particular de cada evento), el cual no podrá ser subdividido, para ser adherido en el lado derecho e izquierdo del vehículo, en el área situada entre los arcos de las ruedas siempre que sean totalmente visible desde el costado.

14.4 Para los competidores que no acepten la publicidad opcional de los Organizadores, el monto de los derechos de inscripción se incrementará en un 100 %.

14.5 Las tripulaciones deben asegurarse de que la publicidad esté correctamente colocada a lo largo de la disputa del Rally Cross-Country.

Si la publicidad obligatoria u opcional faltara o estuviera mal colocada, se incurrirá en una penalidad del 10% de los derechos de inscripción más 10 minutos por una primera infracción, y del 100% de los derechos de inscripción por cada infracción repetida.

14.6 Si el Organizador desea imponer determinada publicidad, debe especificar cuál tipo en el Reglamento, o, a más tardar un mes antes de la verificación administrativa, por medio de un boletín aprobado por ADECRUZ

15. MARCADO.

15.1 El chasis, el bloque motor y el GPS, identificados mediante una marca durante la verificación técnica, y la tripulación están asociados con un número de competición; ninguno de estos cuatro elementos podrá ser modificado ni reemplazado durante la disputa del Evento (excepto en los casos expresamente indicados en estas Prescripciones).

15.2 Toda anomalía descubierta, y en particular la presentación de las marcas identificadoras como si fueran originales e intactas cuando han sido modificadas, implicará la exclusión de la tripulación, como así también de todo otro competidor o tripulación que haya ayudado o estado involucrado en la realización de la infracción.

Esto no irá en perjuicio de una posible solicitud adicional a la ADN del competidor o su cómplice, para la imposición de mayores sanciones.

16. ASIGNACIÓN DE NÚMEROS DE COMPETICIÓN.

16.1 La CDN, o FEBAD asignara la Numeración oficial del presente año.

17. ORDEN DE LARGADA.

17.1 Los intervalos de largada y el orden de largada de la Prueba Súper Especial puede ser a criterio del director de la prueba.

La largada de cada etapa será dada con un intervalo de al menos 2 minutos entre los primeros 10, en orden ascendente de la clasificación de los días previos.

17.2 Luego del Supe especial, las largadas para la siguiente Etapa que incluya una Sección Selectiva serán en el orden de la clasificación del Súper especial.

Las penalidades impuestas durante el Supe especial y en todos los tramos de enlace sólo afectan a la clasificación general.

En caso de empate, la prioridad será dada a la primera tripulación que haya alcanzado el tiempo.

17.3 Si se han disputado dos o más Secciones Selectivas en la misma Etapa, el orden de largada de la Etapa del día siguiente será establecido acumulando los tiempos de dichas Secciones Selectivas.

En caso de empate, la prioridad será dada a la tripulación que haya logrado el mejor tiempo en la 1º Sección Selectiva.

17.4 En caso de 2 o más Secciones Selectivas sucesivas, la largada de la siguiente SS estará basada en el horario de llegada de la SS anterior, en horas y minutos, sin tener en cuenta los segundos, a lo cual se sumará el horario ideal para el Tramo de Enlace, de haberlo, y los 5 minutos reglamentarios.

Los competidores largarán con al menos el mismo intervalo que fue dado en la largada de la Etapa (ej. los primeros 10 con un intervalo de 2 minutos, el resto a intervalos de un minuto).

17.5 Al designar el orden de largada, el Director de la Prueba debe tener en cuenta únicamente toda penalidad deportiva en la que un competidor haya incurrido por infracciones (Omisión de CP, omisión de Waypoint, exceso de velocidad, conducta desleal, etc.) cometidas durante la Sección Selectiva, sumada al tiempo de la(s) Sección (es) Selectiva (s) considerada/s.

Este procedimiento es aplicable siempre que las penalidades sean asentadas en el Carnet horario del competidor y/o establecidas por cualquier otro medio a disposición de la Dirección de la Prueba.

17.6 Únicamente por razones de seguridad, los Comisarios deportivos podrán designar otro orden de largada y reposicionar a cualquier piloto siguiendo un pedido por escrito del concurrente.

17.7 Todas las penalidades incurridas durante los Tramos de Enlace serán agregadas a la clasificación general de la Etapa corrida.

17.8 Todo vehículo que se retrase para la largada de una Etapa será penalizado a razón de un minuto por cada minuto de retraso.

A toda tripulación que arribe con más de 30 minutos de retraso no se le permitirá largar, y será excluida inmediatamente.

Todo retraso que exceda los 30 minutos del tiempo ideal entre dos controles horarios o al final de cada sección resultará en la exclusión de la tripulación en cuestión dictada por el Director de la Prueba.

17.9 En caso que una tripulación llegue temprano al Control Horario previo a la largada de una Sección Selectiva, no se autorizará ninguna modificación al orden de largada previsto en función de los autos presentes, y en todos los casos el horario de largada es el horario ideal de chequeo en el Control Horario + 5', incluso si se trata de la largada de una Sección Selectiva que no es la primera del día.

Ejemplo: Horario ideal de chequeo en el Control Horario: 10h00; horario real de arribo adelantado: 9h54; horario de largada teórico: 9h59; horario de largada real autorizado: 10h05, que corresponde al horario de chequeo ideal + 5 minutos.

El oficial a cargo de la largada debe asegurarse de que esta regla sea respetada y hacer un informe al Director de la Prueba.

Toda infracción a esta regla podrá implicar una sanción impuesta por los Comisarios deportivos que podrá llegar hasta la exclusión de la tripulación involucrada.

17.10 Excepto en los casos previstos en el Reglamento para la Prueba Súper Especial, el primer camión largará después del último auto. El período mínimo entre el último auto y el primer camión queda a criterio del Director de la Prueba.

17.11 REPOSICIONAMIENTO.- En las carreras que tengan 5 o más etapas, se permitirá el reposicionamiento en el orden de largada para la etapa siguiente.

Los 5 primeros Competidores / Equipos Autos y los 5 primeros Competidores / Equipos Camiones de la Clasificación General provisoria o de la Clasificación General provisoria de la Etapa de la víspera podrán presentar como máximo dos pedidos de reposicionamiento durante el Rally ante el Director de Carrera.

18. LIBRO DE RUTA Y NAVEGACIÓN – GENERALIDADES.

18.1 La ruta de un Evento se describe en el libro de ruta provisto a los competidores.

Es validada por el Auto de Apertura para Cross Country durante la verificación de la ruta.

18.2 Los competidores están obligados a equiparse con uno o dos "GPSs" cargados con los Waypoints dados por los Organizadores.

Cuando una tripulación usa dos "GPSs", ésta debe indicar por escrito, en la verificación técnica, cuál de los dos debe ser considerado como el oficial.

Si el GPS oficial está roto, el segundo GPS se vuelve oficial.

18.3 Varios puntos de paso obligatorios (Waypoints) observados durante el reconocimiento deben figurar en el Libro de ruta y ser validados sobre el paso del Auto de Apertura.

Si un Waypoint no es validado por la tripulación del Auto de Apertura, este Waypoint no deberá ser obligatorio.

18.4 Entre dos puntos de paso obligatorios, la ruta descrita en el Libro de ruta no es obligatoria pero sí altamente recomendada.

Sólo esta ruta es abierta y validada por el Auto de Apertura.

18.5 La ruta debe permanecer en secreto hasta que el Libro de ruta es entregado a las tripulaciones.

18.6 Toda forma de reconocimiento o de apertura de la ruta por cualquier persona que no pertenezca a la organización del Evento y/o fuera de ADECRUZ está prohibida.

La presencia física de un competidor, miembro de la tripulación, miembro de un equipo, o toda persona que tenga alguna conexión cualquiera con un competidor, está prohibida en el territorio de un Evento dentro de los 2 meses anteriores al Evento. Todo competidor que desee ir a la zona en cuestión durante el período permitido debe obtener primero una

autorización de los Organizadores y especificando la zona donde él estará, y dando las coordenadas GPS.

18.7 EL incumplimiento de los párrafos arriba mencionados resultará en penalidades que podrán llegar hasta la largada denegada o la exclusión, sin perjuicio de otras posibles sanciones dadas por la ADN del competidor o la FIA.

18.8 La ruta completa tiene que ser verificada por el auto de apertura.

18.9 El Organizador de un Evento debe garantizar a todos los competidores inscriptos o posibles inscriptos en ese Evento que ninguna información relativa a la ruta ha sido o será divulgada a nadie hasta el final del Evento, a excepción de las comunicaciones emitidas a todos los competidores. El incumplimiento de esta garantía podrá resultar en la imposición de sanciones por ADECRUZ.

19. LIBRO DE RUTA - LÉXICO

| SIMBOLOS | | | |
|----------|------------------------|-----|---------------------|
| ! | ATENCION | !! | PELIGRO |
| !!! | PELIGRO EXTREMO | C | RUMBO |
| RP | RUTA PRINCIPAL | | PUESTO DE CONTROL |
| TDSRP | RETORNO RUTA PRINCIPAL | DEF | PISO ROTO |
| -V- | RUTA POCO VISIBLE | QT | DEJAR |
| EMP | PIEDRAS | HP | CAMPO TRAVIESA |
| PAV | PAVIMENTO | E3 | ANGOSTO |
| S | SINUOSO / ZONA CURVAS | | PISO ONDULADO |
| | SALTO | | VADO |
| | BACHE | | ZANJA |
| | BAJADA | | SUBIDA |
| | ESCALONES EN BAJADA | | CONSTRUCCION |
| | ESCALONES EN SUBIDA | o | ROCA (S) |
| | LETRERO | P// | RUTAS PARALELAS |
| | PISO INCLINADO | | CIEGO / CUMBRE |
| | POSTE | | POLICIA |
| | ARBOL | | POZO / ESTANQUE |
| | SEMAFORO | | INICIO ZONA ASISTEN |
| | PUENTE | | FIN ZONA ASISTEN |
| | ARBUSTO | | VIA FERREA |

AG: A IZQUIERDA AD: A DERECHA

19.1 Toda tripulación recibirá un libro de ruta y un mapa, según los modelos de la FIA.

19.2 El libro de ruta y las modificaciones realizadas por el Auto de Apertura deberán ser entregadas a los competidores a más tardar a las 18 hs el día previo a la sección selectiva. Estos permanecerán como propiedad del competidor. La recepción del libro de ruta será validada por la firma de un miembro del equipo debidamente autorizado.

19.3 El itinerario oficial del Evento está definido usando dos tipos diferentes de Waypoints, un tipo descrito como "visible" (indicado en la pantalla del "GPS" *), y el otro como "invisible" (oculto en el "GPS" *) llamado WPM.

- Cada Waypoint es considerado como un punto de paso obligatorio.

- Cuando el competidor ingresa dentro de un círculo con un radio de 800mts alrededor de un WPM, el GPS muestra toda la información usual: COG (cap sobre tierra), SOG (velocidad sobre tierra), CTW (cap al Waypoint), DTW (distancia al Waypoint), y la flecha.

- Para validar su paso, el competidor debe pasar a menos de 200 metros de un DSS, un ASS, un WPM, un WPE o un CP, y a menos de 90 metros de un DZ un FZ o un WPS, sea cual fuera la naturaleza del Waypoint usado.

19.4 Igualmente se podrán aplicar penalidades adicionales.

19.5 Una Sección Selectiva o Tramo de Enlace que tenga lugar en un camino existente aparecerá en el libro de ruta como una línea continua.

Una Sección Selectiva o Tramo de Enlace que tenga lugar fuera de camino aparecerá en el libro de ruta como una línea de puntos.

19.6 Todas las partes de la ruta, deben ser verificadas durante el reconocimiento de la ruta llevado a cabo por los Organizadores y por el auto de apertura.

19.7 Para cada área habitada a través de la cual pasen los competidores, es imperativo que se indique la dirección en la cual ellos procederán al dejar esa área.

19.8 Antes y durante un Evento, se les prohíbe a los competidores que estén inscriptos o que puedan inscribirse, llevar a cabo o haber llevado a cabo el menor reconocimiento de la ruta, excepto para la posible Prueba Súper Especial.

Los detalles de las posibilidades abiertas a los competidores deben estar claramente especificados en el Reglamento.

19.9 Está autorizado llevar en el auto sólo las notas de ruta para el Evento en curso (Libro de ruta oficial), las modificaciones propuestas por el Auto de Apertura, que pueden ser integradas al Libro de ruta, y notas personales resultantes de un paso previo (en la dirección que sea) en el Evento en curso.

Está prohibido llevar cualquier mapa en el auto, excepto aquellos entregados por los organizadores y excepto los mapas mencionados en el reglamento del evento.

No se autorizarán las notas sobre los mapas.

20. ITINERARIO OFICIAL.

20.1 La validación de cada Waypoint visible u oculto indicado en el Libro de ruta garantiza que el competidor respeta estos puntos de paso.

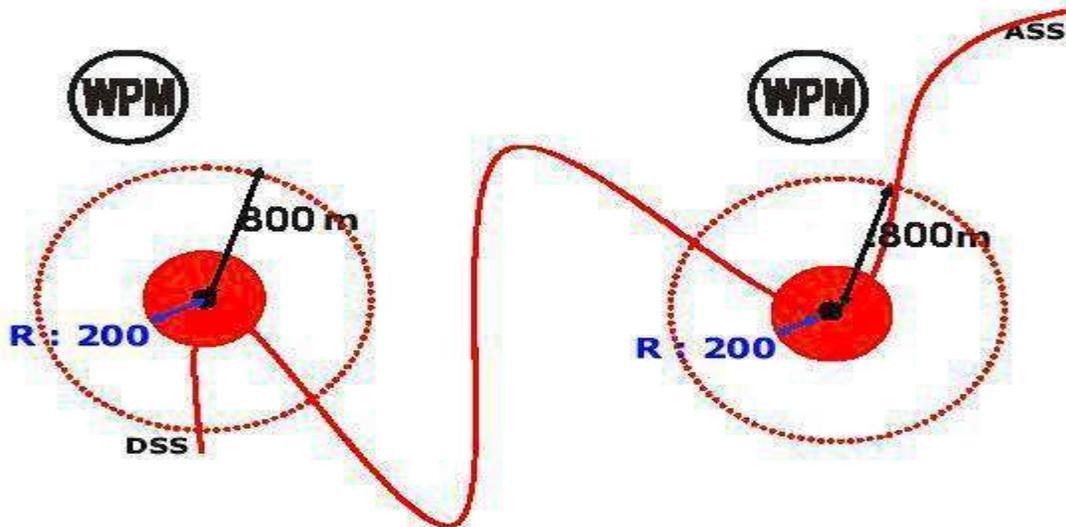
Cada punto será numerado cronológicamente en el Libro de ruta y en el "GPS" *.

20.2 En caso de un cambio de itinerario, el Organizador está obligado a hacer modificar la lista de puntos de paso obligatorios que está cargada en el "GPSs" *, o debe permitir al competidor modificar esa lista usando un código de desbloqueo.

20.3 Sólo serán comunicadas las coordenadas de los Waypoints de la largada (DSS) y llegada (ASS) de las Secciones Selectivas, y del bivouac, reabastecimiento y asistencia.

21. FUNCIONAMIENTO DEL “GPS”

21.1 El “GPS”* usa el sistema de Waypoints visibles, ocultos (WPM), Eclipse (WPE) y Waypoints de Seguridad (WPS). Para satisfacer las reglamentaciones de la navegación, el WPM trabaja de acuerdo al siguiente principio:



21.2 El competidor debe respetar el orden cronológico de los Waypoints de la Etapa concerniente. Sin embargo el competidor puede forzar el "GPS"* para alinearlo en otro punto GPS usando la tecla "WPT+" o "WPT-".

21.3 Sobre la totalidad de una Etapa, sólo es tolerado un cierto número de Waypoints omitidos. Este número debe ser especificado en el Reglamento.

21.4 Sobre la totalidad del Evento, sólo es tolerado un cierto número de Waypoints omitidos. Este número, que implica exclusión, debe ser especificado en el Reglamento.

21.5 Un WPM o WPE es obligatoriamente asignado a los DZs y FZs.

22. DESBLOQUEO DEL “GPS”

22.1 Por razones de seguridad, los competidores tienen dos posibilidades de desbloquear el “GPS” mediante el ingreso de dos códigos específicos:

El código, Código de Emergencia”: para un competidor que desee retirarse, este código libera totalmente el "GPS" * y permite ingresar nuevos puntos.

El uso de este código conllevará a una penalidad a criterio de los Comisarios de la Prueba.

El código “WPM”: este código activa las funciones usuales de un “GPS” y hace visibles todos los Waypoints próximos. Ante el pedido del competidor, este es obligatoriamente otorgado por la Dirección de la carrera.

22.2 Todo uso de este código resultará en una penalidad de 10 horas, con un máximo de 2 usos por Evento bajo pena de exclusión.

23. ZONA DE CONTROL DE VELOCIDAD – DEFINICIONES

23.1 Ingreso de la zona de control.- El comienzo de la zona de control de velocidad registrada en el "GPS" * será indicado en el libro de ruta mediante un cuadro indicando "DZ" y por un punto GPS (WPM o WPE).

Se prohíbe a los competidores apartarse a más de 90 metros (radio) de éste, bajo una penalidad idéntica a la aplicada para los Waypoints omitidos.

90m antes de este Waypoint, los competidores serán informados por su "GPS" * de que se están acercando a una zona de control de velocidad.

Los 90m posteriores al Waypoint se consideran como una zona de desaceleración "buffer", antes de ingresar a la zona de control.

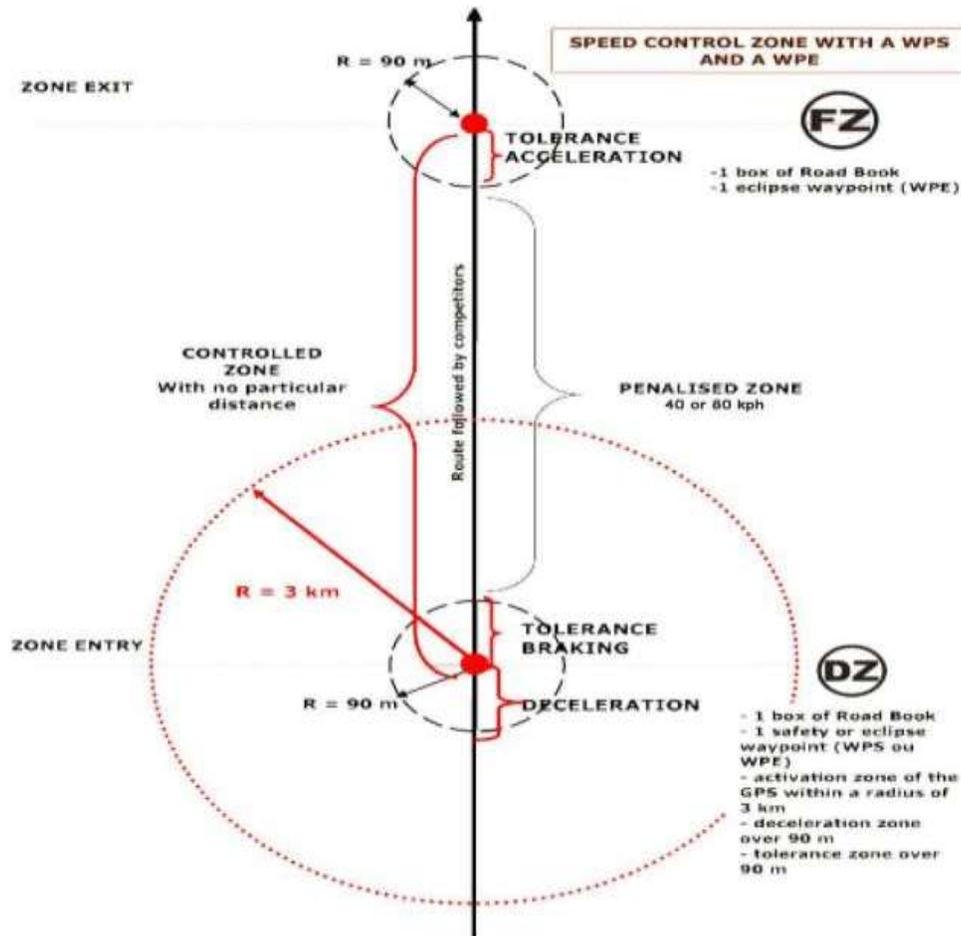
23.2 La Zona de Control.- La zona de control aparecerá permanentemente en las pantallas de los "GPS"* de los competidores, una vez que el Waypoint es validado (excepto el WPE) por lo que éstos no podrán de ninguna manera reclamar no conocer el ingreso o salida de la zona.

La velocidad de un competidor será limitada a 30 o 50 kph, a criterio del Organizador, entre el punto de ingreso y el punto de salida de la zona, independientemente de la ruta tomada entre estos dos puntos.

23.3 Salida de la Zona de Control.- El final de la zona de control será indicado en el libro de ruta mediante un cuadro indicando "FZ" y por un Waypoint (WPE).

Alrededor de este punto habrá una zona de tolerancia de 90m para evitar todo argumento concerniente a la medición de la velocidad.

Los competidores pueden re acelerar desde este punto.



24. PROCEDIMIENTO DE CONTROL.

24.1 A lo largo de todo el Evento, el competidor es considerado como responsable de controlar el correcto funcionamiento del "GPS(s)" cargado por el proveedor del servicio del Organizador.

24.2 El/los "GPS(s)" debe/n estar funcionando y permanentemente conectado/s, con suministro de energía y antena/s conectada/s, a lo largo de la duración de cada Etapa y cada vez que el vehículo abandona el bivouac.

24.3 Todo incidente que sea culpa del competidor (pérdida, destrucción, apagado, etc.) que haga imposible leer el "GPS" y/o cualquier intento de hacer trampa o manipulación, advertido por un técnico de "GPS", bajo la responsabilidad del delegado técnico de ADECRUZ, podrá resultar en la exclusión del competidor culpable.

24.4 En cualquier momento, un oficial de control presente en la llegada de la Sección Selectiva y/o en el CH de llegada de la Etapa, puede verificar que los competidores realmente hayan validado los puntos de paso obligatorios y que no hayan cometido una infracción por exceso de velocidad.

24.5 Bajo la responsabilidad del delegado técnico de ADECRUZ, un técnico de GPS es responsable de verificar los datos, cada día, de al menos los primeros diez competidores de la sección selectiva y de la última clasificación general disponible al menos, para confirmar que ellos hayan seguido el itinerario oficial.

24.6 Bajo la responsabilidad del delegado técnico de ADECRUZ, el oficial de control observa las infracciones y se las explica a un miembro de la tripulación o al representante del competidor. Estas infracciones deben ser informadas al director de la prueba con los dibujos de WPT y SPEED en el carnet que el organizador llevará al Director de la Prueba.

24.7 En caso de una discusión, siguiendo la instrucción por escrito del Director de la Prueba, el/los "GPS (s)" debe ser descargado por un técnico de GPS y puede ser desarmado y sellado por un comisario técnico en presencia del competidor (o su representante), para ser descargado por un técnico de GPS.

24.8 Si el equipo es tomado por el delegado técnico o su representante, el proveedor del servicio del Organizador debe poner a disposición del competidor un equipo de reemplazo lo antes posible.

24.9 Control de la velocidad.- En caso de sobrepasar la velocidad, si una tripulación posee 2 "GPSs" funcionando y las 2 velocidades registradas son diferentes, la tripulación es penalizada según el "GPS" que ha sido declarado como el oficial durante la verificación técnica.

Si el "GPS" oficial se descompone, el segundo "GPS" se vuelve el "GPS" oficial.

24.10 Zonas de control sucesivas

a) En un área compuesta de un máximo de 2 zonas de control de velocidad sucesivas (ver diagrama), el Waypoint central debe ser un WPE.

b) Se aplicarán penalidades tomándolo como una sola zona. **c)** La cantidad de velocidades controladas está limitada en 2.

25. TRÁNSITO – VELOCIDAD

25.1 En caso de infracción de las leyes de tránsito cometida por una tripulación participante en el Evento, los policías de tránsito, jueces de facto u oficiales del Evento, que hayan observado la infracción deben informar de esto al infractor tan pronto como sea posible. Si los

mismos deciden no detener al conductor en infracción o no pueden hacerlo, ellos podrán solicitar la aplicación de las penalidades previstas, sujeto a lo siguiente:

- a) Que la notificación de la infracción sea hecha a través de los canales oficiales y por escrito, antes de la publicación de la clasificación de la Etapa durante la cual se cometió la infracción,
- b) Que las declaraciones sean lo suficientemente detalladas como para poder establecer la identidad del piloto infractor sin lugar a dudas, así como el lugar y el horario exactos de la infracción,
- c) Que los hechos no estén sujetos a interpretaciones diversas.
- d) Está prohibido, bajo pena de exclusión:
 - transportar los vehículos,
 - bloquear deliberadamente el paso de los vehículos, o impedir a los mismos el sobrepaso.

25. 2 Cruzando zonas de control de velocidad

a) En áreas definidas como “zonas de control de velocidad”, la velocidad de los competidores a través de los pueblos y ciudades atravesados por la ruta, tanto en las Secciones Selectivas como en los tramos de enlace, está limitada a 40 kph u 80 kph, dependiendo de la Etapa.

b) Si el límite de velocidad local es menor, éste debe respetarse.

Además, es responsabilidad del competidor adaptar su velocidad a la población y condiciones de tránsito locales.

c) Las zonas de control de velocidad serán indicadas en el libro de ruta por las iniciales “DZ” (comienzo de una zona de control de velocidad) y “FZ” (final de una zona de control de velocidad).

d) La presencia o ausencia de pancartas indicando límites de velocidad en ningún caso puede servir como un argumento en caso de disputa.

El sobrepaso está permitido, bajo la condición de que la velocidad máxima autorizada en la zona no sea excedida.

e) Una señal indica el exceso de velocidad en una zona de control, y el registro de esa infracción por exceso de velocidad en el “GPS”. Si se excede el límite de los 40 kph u 80 kph, dependiendo del caso, esto será registrado en la pantalla del “GPS”, el cual podrá ser controlado en cualquier momento.

25.3 Señal de pulso

a) Si el competidor está en desacuerdo con las infracciones indicadas, éste debe hacer una protesta por escrito que luego deberá entregar a la Dirección de la Prueba de manera que el “GPS” pueda ser descargado.

b) Cualquier exceso de velocidad registrado en el “GPS” será sancionado por el Comisario Deportivo con las siguientes penalidades:

- Entre 1 y 15 kph: 3 minutos x el número de señales de pulso + una suma global de u\$ 50
- Entre 16 y 40 kph: 10 minutos x el número de señales de pulso + una suma global de u\$ 100
- Más de 40 kph: 1ra señal de pulso: 30' + u\$ 100
2da señal de pulso sucesiva: 1 hora + u\$ 100
3ra señal de pulso sucesiva: Hasta exclusión a criterio de los Comisarios deportivos.

26. CÓDIGO DE CONDUCTA.

26.1 Sistema de “Alarma de vehículo a vehículo”

a) Con vistas a hacer más seguro el sobrepaso entre competidores, el sistema de “Alarma de vehículo a vehículo” (un dispositivo que indica al competidor que puede ser sobrepasado) es obligatorio para todas las categorías.

La “Alarma de vehículo a vehículo” en todos los casos se refiere al equivalente estándar en la Lista de requisitos de la FIA.

b) Este sistema debe estar en funcionamiento a lo largo de la disputa de cada Etapa y debe estar conectado directamente a la batería del vehículo, sin posibilidad de interrupción.

El funcionamiento del sistema es responsabilidad del competidor.

Si se advierte que el sistema no está funcionando, por culpa de la tripulación, las siguientes penalidades serán aplicadas:

- 1 hora para los competidores clasificados entre los primeros 20 en la clasificación general de En una sección selectiva, todo vehículo en competición que haya recibido varias advertencias audibles dentro de un tiempo dado y que no se haya corrido a un lado para permitir a otro vehículo el sobrepaso podrá ser sancionado a criterio de los Comisarios Deportivos, siguiendo el estudio de los datos descargados.

Dependiendo de las circunstancias, ellos podrán aplicar otras penalidades, posiblemente a la tripulación con la clasificación más alta del equipo al cual pertenece la tripulación culpable.

En caso de discusión, la información del dispositivo del sistema de “Alarma de vehículo a vehículo” será descargada luego de un pedido por escrito al director de la prueba.

26.2 Asistencia en el caso de un accidente

a) Todo competidor debe:

- Usar un sistema de rastreo y un sistema de “Alarma de vehículo a vehículo”***
- Cada vehículo de competición debe llevar al menos un triángulo rojo reflectivo;
- Cada libro de ruta deberá contener como contratapa en formato A4 (doblado), un signo “SOS” rojo y un signo “OK” verde.

b) Se recuerda que por demanda ética una tripulación que ve que ha ocurrido un accidente debe parar para proveer asistencia de la forma más apropiada hasta que llegue el equipo de rescate.

Además, debe recordarse que son implementados importantes medios para acortar los tiempos de intervención.

c) En caso de accidente y si al menos un miembro de la tripulación está consciente y apto para moverse por sí mismo, él tendrá la obligación de:

1- Disparar la alarma del sistema de “Alarma de vehículo a vehículo”*** (presionando ambos botones).

Luego, en el caso de un accidente serio:

2. a- Llamar a los Cuarteles Generales del rally usando el Sistema de Seguimiento** (botón azul) Ó

2. b- Encender la alarma de su Sistema de Seguimiento ** (botón rojo)

3 – Si el vehículo representa un peligro para otros competidores o, para asegurar la escena del accidente, un miembro de la tripulación debe ubicar un triángulo reflectivo rojo en una posición llamativa al menos 50 metros antes de la posición del vehículo, de manera de prevenir a los siguientes pilotos. Toda tripulación que no cumpla con lo dispuesto estará sujeta a una penalidad a criterio de los Comisarios Deportivos.

4 – En el caso de un accidente serio que necesite la acción del servicio de rescate, el primer competidor que llegue al lugar del accidente poniendo en peligro físico a otro competidor, deberá:

- Parar
- Presionar inmediatamente el botón verde en su sistema de seguimiento.
- Brindar primeros auxilios a los miembros de la tripulación y obtener información sobre su estado.
- Llamar a los cuarteles Generales del Rally usando el sistema de seguimiento (botón azul) para informar sobre la situación.
- Esperar el servicio de rescate o a que llegue otro competidor
- Presionar el botón verde en su sistema de seguimiento , para indicar que ellos están abandonando el lugar

5 - Ante la solicitud por escrito de un competidor al Director de la Prueba al llegar al final de la Etapa, el tiempo de detención completo entre las 2 alertas del sistema de Seguimiento (botón verde) sólo en el caso de un mínimo de 3 minutos transcurridos en el accidente, podrá ser deducido el mismo día del tiempo tomado para cubrir la Sección Selectiva, sólo para las dos primeras tripulaciones que se detuvieron en la escena del accidente.

6 – El sistema de “Alarma de vehículo a vehículo”**** debe ser instalado en el vehículo de manera de ser accesible y utilizable por al menos 2 de los miembros de la tripulación mientras estén sentados con sus cinturones de seguridad ajustados.

7 – Toda tripulación que no cumpla con las prescripciones del presente artículo será objeto de un informe a los Comisarios Deportivos quienes podrán imponer penalidades de acuerdo a lo previsto en el Código.

“Seguimiento”** en todos los casos se refiere al estándar en conformidad con la lista de requisitos de la FIA.

El sistema de “Alarma de vehículo a vehículo”**** en todos los casos se refiere al estándar en conformidad con la lista de requisitos de la FIA.

26.3 Sistema de radio / Teléfono satelital o GSM

a) Todos los emisores / receptores VHF, HF, CB u otros medios de comunicación, distintos al GSM y/o teléfonos satelitales, están prohibidos a bordo de los vehículos de competición.

b) Por razones de seguridad, la presencia de teléfonos satelitales y/o de un teléfono GSM (excepto PDA o GSM que dispongan de una función GPS o mapas) a bordo de vehículos está autorizado.

c) El número/s debe ser entregado a los organizadores durante las verificaciones administrativas.

Excepto en los casos previstos en d) más abajo, en ningún caso podrán ir en modo encendido durante las secciones selectivas. Se harán controles al azar.

d) Sólo en caso de necesidad, los teléfonos pueden ser usados, únicamente fuera del vehículo, con el vehículo detenido.

e) Estos teléfonos pueden ser usados desde adentro del auto, sólo en tramos de enlace y únicamente por el co-piloto.

f) Cualquier infracción resultará en penalidades que podrán llegar a la exclusión.

g) Ninguna antena permanente, kit “manos libres”, instalación fija o pre cableado, será autorizado en el vehículo fuera del GPS y el sistema de rastreo suministrado por los proveedores de la organización.

h) No está permitida ninguna transmisión de tipo SMS, MMS y de transmisión de datos; y todo el equipamiento tal como cables de datos, enlaces infra-rojos, Blue Tooth, Wifi, etc.; están prohibidos.

- i) Sólo está permitida la utilización del modo teléfono. Todas las infracciones resultarán en exclusión de la carrera. Se realizarán controles a lo largo del rally.
- j) Cualquier infracción resultará en penalidades que podrán llegar hasta la exclusión.

27. RECONOCIMIENTO

27.1 La tripulación de reconocimiento de la Organización verificará que la ruta sea accesible para todos los vehículos (autos y camiones).

- a) El equipo de reconocimiento debe estar constituido por personas que muestren experiencia significativa en rutas de CC.
- b) Los vehículos de reconocimiento deben estar equipados de acuerdo a los “Lineamientos de Reconocimiento y Apertura de Ruta”.

27.2 Apertura de la ruta

a) La apertura de la ruta debe ser realizada por el auto de apertura, bajo la responsabilidad de un Director de la Prueba adjunto manejando el grupo y con la ayuda del diseñador de la ruta oficial.

El piloto del auto de apertura debe tener un antecedente significativo como piloto experimentado de autos de competición en rallies Cross-Country.

- b) El auto de apertura debe cumplir con los “Lineamientos para el Auto de Apertura Cross-Country FIA”.

28. ASISTENCIA Y REABASTECIMIENTO – GENERALIDADES.

28.1 Asistencia en Rallies Cross- Country

Excepto para las Maratones, todos los parques de servicio deben ser accesibles a cualquier auto de ruta de tracción simple.

Durante las secciones selectivas, cualquier asistencia excepto aquellas expresamente permitidas en el reglamento particular está prohibida (excepto entre competidores). Durante una etapa, los competidores que aún estén en carrera pueden asistirse unos a otros.

- a) Excepto en las Secciones Selectivas, en el transcurso de la duración total del Evento, la asistencia llevada a cabo por personal de asistencia está permitida únicamente en las secciones comunes a los vehículos de competición y de asistencia.
- b) Las tripulaciones de asistencia deben respetar exactamente el recorrido de los tramos de enlace y las áreas de asistencia tal como se detalla en los libros de ruta de servicio que debe ser puesto a disposición por el Organizador.
- c) En caso de asistencias en una Sección Selectiva, la zona autorizada deberá:
 - ser considerada como un zona de control de velocidad y podrá estar precedida de un CP.
 - estar claramente definida, tanto en el terreno por medio de pancartas de zona de asistencia como en los libros de ruta de competencia y de asistencia, de manera que todos los participantes estén debidamente informados. Al menos un juez de hecho debe estar presente para monitorear la conformidad de las acciones realizadas.
- d) Todo tipo de asistencia aérea está prohibida.
- f) Se autoriza la asistencia en la ruta de una Sección Selectiva por parte de uno o más vehículos de categoría de Asistencia luego del cierre de los distintos Controles Horarios, con la autorización del Director de la Prueba. Los métodos de intervención deben estar indicados en el Reglamento.

En las secciones selectivas, los vehículos de asistencia deben circular únicamente en el sentido de la carrera.

g) La asistencia en lugares cerrados y/o privados no está autorizada. 1º infracción: 3h; 2º infracción: exclusión.

Si un auto es asistido dentro de una carpa cerrada, el director de la prueba debe estar informado y todo oficial del evento debe tener permitido el ingreso a la carpa en cualquier momento.

h) Todo miembro del equipo (incluyendo tripulaciones) está autorizado a manejar el vehículo de competición de la tripulación fuera del bivouac únicamente para pruebas técnicas y fuera de la ruta de toda Sección Selectiva. Al hacer esto, el GPS* y el sistema de rastreo** deben estar encendidos.

28.2 Asistencia.-Los Organizadores deben definir el tiempo de la asistencia, limitada por 2 Controles Horarios. La velocidad máxima permitida dentro de los parques de asistencia es de 30km por hora. Por la seguridad del público, los Organizadores deben proveer un carril para vehículos y otro para espectadores.

La asistencia es autorizada únicamente en el parque de asistencia previsto por los organizadores.

28.3 Señalización (información visible desde los equipos a las tripulaciones)

La señalización está autorizada únicamente en una zona de asistencia.

Durante las secciones selectivas, toda transmisión de datos o información transmitida dentro del vehículo de competición por radio, teléfono, o por todo otro medio de comunicación está prohibida bajo pena de una sanción que puede llegar a la exclusión.

28.4 Reabastecimientos en Rallies Cross-Country

a) El reabastecimiento está autorizado sólo en los siguientes puntos:

- En el bivouac con el combustible distribuido por el competidor o el organizador,
- en los parques de reabastecimiento,
- en las estaciones de servicio locales ubicadas en los tramos de enlace pero sólo con combustible local,
- en la estación de servicio local ubicada cerca de los bivouacs pero luego de haber realizado el chequeo de ingreso en el CH de final de etapa y con combustible local.

En una Etapa, los competidores todavía en carrera tienen permitido reabastecerse uno al otro.

b) Durante el reabastecimiento el vehículo debe estar siempre sobre sus ruedas.

c) En el caso de reabastecimiento organizado, en un parque de reabastecimiento, el tiempo mínimo es de 20 minutos y está incluido en el tiempo de asistencia. Las reglas son las siguientes:

1) Dos mecánicos están autorizados a realizar operaciones de reabastecimiento. Al menos una persona adicional del equipo debe estar asignada al extinguidor.

Se recomienda que los mecánicos vistan ropa homologada por la FIA 8856-2000 (overall, balaclava y guantes) y gafas.

2) Si se utiliza un equipamiento de reabastecimiento eléctrico, este debe ser antideflagrante y la conexión eléctrica a tierra es obligatoria para el vehículo y el sistema de reabastecimiento.

3) Queda prohibida toda actividad sobre el vehículo, dentro de la zona de reabastecimiento, que no esté directamente ligada a este procedimiento.

4) La instalación de equipamiento no es considerada como parte del procedimiento de reabastecimiento.

5) Para todas las áreas de reabastecimiento se aplica un límite de velocidad de 30km por hora.

- 6) El reabastecimiento es responsabilidad exclusiva del concurrente.
- 7) Los motores deben estar detenidos durante todo el procedimiento de reabastecimiento.
- 8) Las tripulaciones deben permanecer fuera del auto durante el reabastecimiento.
- 9) El Organizador debe contar con un servicio de bomberos, utilizando el equipamiento apropiado de acuerdo a los riesgos relacionados con el combustible y a la cantidad de competidores.

El personal debe estar equipado, listo para intervenir durante el desarrollo de estas operaciones.

- 10) En caso de falla, el vehículo en cuestión podrá empujarse fuera del área de reabastecimiento, sin incurrir en una penalidad.

Inmediatamente después de abandonar el área, podrá utilizarse una batería de repuesto para hacer arrancar el motor.

- 11) Sólo se puede reabastecer después de la asistencia.

28.5 Combustible

- a) Si el combustible disponible en el país (o países) donde se disputa el Evento no tiene la calidad suficiente para ser utilizado por los competidores, se autorizará la utilización de un combustible conforme a la definición de la FIA en el Anexo J.
- b) Para vehículos de motor a nafta, el uso de combustible de aviación (AVGAS) será también autorizado en Eventos que se desarrollen en uno o más departamentos.
- c) El Reglamento debe especificar la autorización de dicho uso.

29. CAMBIO DE MOTOR

En caso de reemplazar motor, se aplicará una penalidad de 2horas

30. CARNET HORARIO

30.1 En la largada de la Etapa, las tripulaciones recibirán un Carnet Horario en el cual deberán figurar los horarios ideales y los tiempos máximos autorizados para cubrir cada Tramo de Enlace y cada Sección Selectiva, respectivamente.

Este Carnet deberá ser entregado en el Control Horario de Llegada de cada Etapa o de un control horario intermedio si dos secciones selectivas son organizadas en la misma etapa y será reemplazado por uno nuevo en la largada de la siguiente Etapa o de la nueva sección en cuestión.

El Carnet es responsabilidad exclusiva de cada tripulación.

30.2 Toda corrección o enmienda hecha sobre el Carnet implicará la exclusión, excepto cuando haya sido aprobada por escrito por el oficial de control.

30.3 Es responsabilidad exclusiva de la tripulación entregar el Carnet en los diferentes controles y la precisión de las anotaciones. Los oficiales de control son las únicas personas autorizadas a ingresar el horario en el Carnet, a mano o por medio de un dispositivo de impresión.

30.4 Es obligación de las tripulaciones, sujeto a penalidades que podrán llegar hasta la exclusión, hacer registrar su paso en todos los puntos mencionados en el Carnet, y en el orden correcto. La ausencia de un sello o la falta de entrega del Carnet en un control resultarán en una penalidad que podrá llegar hasta la exclusión.

30.5 La pérdida de un Carnet Horario implicará una penalidad horaria de 15 minutos.

En caso de repetir la infracción, la exclusión será pronunciada.

30.6 Si un competidor se retira durante una Etapa, este debe devolver su carnet horario a los oficiales a más tardar a su llegada al bivouac, bajo pena de penalidad de 5 horas. Las condiciones sobre la asistencia autorizada en estas circunstancias deben estar especificadas en el Reglamento.

31. ZONAS DE CONTROL.- Todos los controles, es decir Controles Horarios, de largada y llegada de las Secciones Selectivas, Controles de Paso y Controles de Cruce de ruta, serán indicados por medio de pancartas estandarizadas.

31.1 El comienzo del área de control es señalado por una pancarta de advertencia sobre un fondo amarillo.

A una distancia de aproximadamente 100m, la posición del puesto de control es indicada por una pancarta sobre un fondo rojo.

El final del área de control, aproximadamente 100m más adelante, es indicado por una pancarta final sobre un fondo beige con tres franjas negras transversales.

Una vez que un competidor ha ingresado a una zona de control, el Organizador no podrá desplazar la zona. .

31.2 La zona de control horario debería ser organizada de tal forma que los miembros del equipo puedan ver la toma de tiempos sin ingresar a la zona de control.

31.3 Está estrictamente prohibido ingresar o salir de un área de control en otra dirección que no sea la establecida en el itinerario del Evento, así como re-ingresar a un área de control una vez que el chequeo haya tomado lugar en este punto, bajo pena de:

- 1ra infracción: penalidad de 10 minutos,
- 1ra repetición de la infracción: penalidad de 1 hora,
- 2da repetición de la infracción: exclusión o penalidad fija donde esta exista.

31.4 El horario oficial es el horario del "GPS"* según se lo define en el Reglamento.

El horario ideal de chequeo es entera responsabilidad de las tripulaciones, quienes podrán consultar el reloj oficial en la mesa de control.

31.5 Los puestos de control deben estar listos para funcionar 1 hora antes del horario ideal de paso de la primera tripulación.

A menos que el Director de la Prueba decida lo contrario, dejarán de operar 1 hora después del horario ideal de la última tripulación más el tiempo de exclusión, o bien cuando el Reglamento prevea la aplicación de la penalidad fija, los Controles Horarios de largada y llegada de Secciones Selectivas dejarán de operar en un horario calculado teniendo en cuenta el/los tiempo/s máximo/s permitido/s precediendo este control para el último competidor clasificado.

31.6 Bajo pena de sanción que puede llegar hasta la exclusión, las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones del jefe del puesto de control, quien debe ser asistido por un oficial de control (todos los casos posibles serán examinados por los Comisarios deportivos siguiendo un informe por escrito del jefe del puesto de control).

31.7 Un vehículo debe moverse por sus propios medios.

Si el vehículo no puede moverse, está permitido que lo remolque y/o empuje un competidor en la carrera.

En las zonas de control, estas acciones implicarán las siguientes penalidades:

a) Área de largada de una Etapa y/o área de largada de una Sección Selectiva: la largada será negada.

b) Zona de Control de Paso: 5 minutos

- c) La Zona de Control Horario: 15 minutos para Rallies Cross-Country
- d) En zonas de control, una vez que la infracción ha sido advertida, el vehículo puede ser removido de la zona usando ayuda externa.

32. CONTROLES HORARIOS.

32.1 En los Controles Horarios, los oficiales de control indicarán en el Carnet, el horario de chequeo que corresponde al momento exacto en el que uno de los miembros de la tripulación entrega el Carnet al oficial de control.

El horario sólo será ingresado en el Carnet si todos los miembros de la tripulación y el vehículo están en las inmediaciones de la mesa de control.

32.2 El procedimiento de chequeo comienza en el momento en que el vehículo pasa la pancarta de ingreso a la zona del Control Horario.

32.3 Se le prohíbe a la tripulación detenerse o conducir anormalmente despacio entre la pancarta de ingreso a la zona y el puesto de control.

Una tripulación puede permanecer en la zona de control sólo el tiempo necesario para completar las formalidades del control y verificación técnica.

32.4 La tripulación no incurrirá en penalidad alguna por llegada adelantada si el vehículo ingresa a la zona de control durante el minuto anterior al minuto ideal de chequeo.

32.5 Para Tramos de Enlace, el horario ideal de chequeo es aquel obtenido mediante la suma del tiempo permitido para completar el Tramo de Enlace más el horario de largada de esa sección.

Estos tiempos son expresados en horas y minutos y son siempre mostrados desde 00:01 a 24:00.

32.6 Para Tramos de Enlace, la tripulación no incurrirá en penalidad alguna por llegada retrasada si el Carnet es entregado al oficial de control durante el minuto ideal de chequeo.

Por ejemplo, una tripulación que debería hacer el chequeo en el control a las 18h 58min.

Será considerada a tiempo si el chequeo toma lugar entre las 18h 58min. 00seg y las 18h 58min. 59seg.

32.7 En el Control Horario del final del Tramo de Enlace, el oficial de control ingresará en el Carnet horario por un lado el horario de chequeo de la tripulación y por el otro, el horario provisorio de largada para la Sección Selectiva.

Debe haber un intervalo de 5 minutos entre los dos para permitir a la tripulación prepararse para la largada

a) Inmediatamente después del chequeo en el Control Horario la tripulación se dirigirá a la largada de la Sección Selectiva.

El oficial de control ingresará el horario previsto para la largada de la Sección Selectiva y dará luego la largada para esa tripulación.

b) En caso de un incidente, si existiera una diferencia entre los dos registros, el horario de largada de la Sección Selectiva será el válido, a menos que los Comisarios deportivos decidan lo contrario.

32.8 En un Control Horario, toda diferencia entre el horario ideal de chequeo y el horario real de chequeo será penalizada a razón de 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

32.9 Para Secciones Selectivas, los horarios de llegada serán tomados como máximo al segundo, excepto en la prueba Supe especial, donde se tomarán a la décima de segundo, para resolver empates.

Una vez que su clasificación haya sido establecida y se hayan determinado las posiciones de largada para la siguiente Sección Selectiva, las décimas de segundo serán borradas, y los tiempos se redondearán al segundo inmediatamente inferior.

32.10 En los Controles Horarios al final de una Etapa, y en el parque cerrado de final de Etapa, las tripulaciones están autorizadas a realizar el chequeo adelantado sin incurrir en una penalidad.

Esta norma debe ser incluida en el itinerario/cronograma, los Carnets horarios y toda documentación relacionada al chequeo.

32.11 Toda infracción por parte de la tripulación de las reglas del procedimiento de chequeo definidas más arriba (y en particular el hecho de ingresar a una zona de control más de un minuto antes del horario de chequeo) será registrada por el jefe de control en ese puesto y enviada en un informe escrito al Director de la Prueba.

32.12 El tiempo de exclusión, o uno o más tiempos máximos, definidos en el Reglamento podrán ser modificados en todo momento por los Comisarios deportivos, siguiendo la propuesta del Director de la Prueba.

Las tripulaciones afectadas deben ser informadas de esta decisión tan pronto como sea posible.

La exclusión del Evento o la penalidad fija por exceder el retraso máximo permitido sólo pueden ser anunciadas al final de una Etapa.

Cuando un Control Horario es seguido por un control de largada para una Sección Selectiva, ambos serán incluidos en la misma área de control, y sus pancartas se ubicarán de la siguiente forma:

- a) 2 Pancartas amarillas de advertencia con un reloj (comienzo de zona).
- b) 2 Pancartas rojas con reloj (puesto de Control Horario) aproximadamente 100m después.
- c) 2 Pancartas rojas con bandera (largada de la Sección Selectiva) a una distancia de entre 50 y 200m
- d) Finalmente, 2 pancartas de final de control (3 rayas negras transversales sobre un fondo beige) ubicada 100m más adelante.
- e) Si la largada de una Sección Selectiva coincide con la largada de una Etapa, el horario de largada de la Sección Selectiva será también el de la Etapa.
- f) En la llegada de una Sección Selectiva, el puesto de stop estará acompañado de un Control Horario.

33. CONTROLES DE PASO.

33.1 Para verificar que las tripulaciones estén respetando el itinerario del libro de ruta, se establecerán obligatoriamente Controles de Paso en una ubicación significativa mencionada y numerada en el libro de ruta.

La zona de control de paso será definida utilizando las siguientes pancartas:

- a) 1 pancarta amarilla con sello (comienzo de la zona)
- b) Aproximadamente 100 m después, 1 pancarta roja con sello (puesto de Control de Paso),
- c) La zona de control de paso no es una zona de Parque Cerrado.

La ubicación de estos Controles de Paso debe ser claramente visible y señalada a las tripulaciones a través de banderas y, ubicada sobre suelo relativamente llano y firme, de lo contrario, el terreno debe ser en bajada.

El paso será cronometrado al segundo y registrado en una hoja de paso por la persona a cargo del puesto.

33.2 Horario de cierre de los Controles de Paso.- El horario de cierre para los Controles de Paso será declarado teniendo en cuenta:

- la distancia cubierta desde la largada de la Sección en cuestión;
- el promedio horario de la Sección considerada (Selectiva u horaria) impuesto por el tiempo máximo autorizado;
- el horario ideal del último competidor, incrementado en 60 minutos.

Este horario debe estar mencionado en el Carnet horario o en el itinerario/cronograma, o por medio de un boletín.

33.3 Penalidades.- El Reglamento o el itinerario/ cronograma distribuido en la verificación administrativa debe indicar la escala de penalidades por cada Control de Paso no respetado; estas penalidades pueden llegar hasta la exclusión.

34. SECCIONES SELECTIVAS.

34.1 Durante las Secciones Selectivas, todos los miembros de la tripulación deben estar en conformidad con las normas descritas en el Anexo L de la FIA, Capítulo 3, bajo pena de exclusión.

La utilización de un sistema HANS, es obligatorio.

Los Oficiales podrán realizar controles en las largadas de SS.

En caso de cualquier infracción al Anexo L, no se le autorizará la largada a la tripulación en cuestión.

34.2 Se prohíbe a las tripulaciones conducir en la dirección opuesta a la de la Sección Selectiva bajo pena de sanción que podrá llegar hasta la exclusión.

34.3 En las largadas de las Secciones Selectivas, cuando el vehículo con su tripulación a bordo se ha detenido delante del control de largada, el oficial de control ingresará el horario real de la largada del vehículo en cuestión en el Carnet horario (hora y minuto), y luego hará la cuenta regresiva en voz alta: 30" - 15" - 10" y los últimos 5 segundos uno por uno.

Cuando los últimos 5 segundos hayan transcurrido se dará la señal de largada, ante la cual el vehículo debe largar inmediatamente.

Se impondrá una penalidad de 2 minutos a toda tripulación que no largue dentro de los 20 segundos siguientes a la señal de largada.

Si un concurrente no puede abandonar la zona de control por sus propios medios, se aplicarán las penalidades establecidas.

34.4 La largada de una Sección Selectiva sólo puede ser retrasada en relación al horario de largada programado por el oficial de control en caso de "fuerza mayor".

34.5 Una falsa largada, particularmente antes de que el oficial de control haya dado la señal de largada, deberá ser penalizada con al menos 1 minuto o un tiempo superior aplicado por los Comisarios deportivos en base al informe del oficial de control.

Esta penalidad no excluye penalidades más severas aplicadas por los Comisarios, especialmente si la infracción es repetida.

34.6 Las Secciones Selectivas terminarán en una llegada en movimiento, las pancartas estarán posicionadas de la siguiente manera:

- a) 1 pancarta amarilla a cuadros (comienzo de la zona),
- b) aproximadamente 100m más adelante, 1 pancarta roja a cuadros (llegada en movimiento),
- c) a una distancia de 150 - 300m, 1 pancarta roja (reloj y STOP),

d) por último, 100m más adelante, 1 pancarta final beige con 3 franjas transversales negras. Detenerse entre la pancarta de advertencia amarilla y la pancarta de STOP está prohibido; toda infracción implicará una penalidad de 15 minutos. Se tomará el tiempo en la línea de llegada, que debe tener un equipo de impresión y debe estar respaldado por una toma de tiempo a mano.

A una distancia de 150 a 300m después de la llegada, la tripulación debe reportarse a un Control Horario indicado por una pancarta con reloj rojo y una roja de STOP.

El oficial de control registrará el horario de llegada en el Carnet (hora, minutos y segundos) que será también el horario de largada del siguiente Tramo de Enlace (hora y minutos).

Si varios competidores llegan durante el mismo minuto, el jefe del puesto debe escalonar los horarios de largada de estos competidores a intervalos de al menos 30" en el orden en que llegaron.

Si un competidor no pudiera abandonar la zona por sus propios medios, se aplicarán las penalidades previstas.

Si no se detuviera en el punto de STOP para tener el registro de sus horarios, se aplicará una penalidad de 1 hora.

34.7 Durante una Sección Selectiva, está prohibida toda asistencia que no sea la de una tripulación en carrera, utilizando partes transportadas por otra tripulación en carrera, a menos que el Reglamento indique lo contrario.

No obstante, los Organizadores podrán establecer zonas de asistencia aprobadas.

34.8 Los intervalos de largada para las Secciones Selectivas deben respetar los mismos criterios que aquellos establecidos para las largadas de Etapa, excepto en el caso de una penalidad de ruta.

34.9 Toda tripulación que se rehúse a largar una Sección Selectiva en el horario y en la posición que le hayan sido asignados recibirá una penalidad de 15 minutos y deberá ponerse a disposición del jefe del puesto de control, quien le indicará su nuevo horario de largada.

34.10 Interrupción de una Sección Selectiva.- Cuando la disputa de una Sección Selectiva es definitivamente detenida antes del paso de la última tripulación, independientemente del motivo, se podrá no obstante obtener una clasificación para dicha Sección atribuyendo un tiempo a todas aquellas tripulaciones afectadas por las circunstancias de la interrupción.

Estos tiempos pueden ser calculados de la siguiente manera:

1- Interrupción de una sección selectiva en un punto dado. Tomando el tiempo en un Waypoint durante una sección selectiva:

a) Dado que se toma el tiempo en cada Waypoint y queda registrado en el GPS Unik, se puede obtener el resultado para una sección selectiva utilizando el tiempo tomado en el Waypoint anterior al punto de la interrupción.

Los tiempos en los distintos Waypoints registrados en el GPS serán transmitidos por radio cuando los competidores lleguen al control horario en el bivouac.

b) En caso de malfuncionamiento del GPS, el tiempo de un competidor será calculado utilizando su posición en el track al momento de la interrupción (posición Iritrack) y los tiempos de los competidores que pasaron justo antes o justo después por este punto.

Los comisarios deportivos pueden elegir como tiempo de referencia aquel que parezca más apropiado.

c) En el caso de malfuncionamiento del GPS y el Iritrack, los comisarios realizarán la investigación necesaria respecto a la posición del vehículo para establecer un tiempo apropiado.

2) Interrupción de una sección selectiva en varios puntos distintos. Toma de tiempo en el control horario al final de la sección selectiva:

a) En este caso un tiempo será atribuido a todas las tripulaciones afectadas por la interrupción.

Este tiempo será calculado teniendo en cuenta el peor tiempo de la tripulación que haya cruzado la línea de llegada, al que se sumará la penalidad fija y 5 minutos por Waypoint omitido (DZ, FZ, WPM, WPV, WPE, WPS, CP), entre el punto en el que se detuvo la tripulación y la llegada de la sección selectiva.

b) Si los comisarios consideraran que el peor tiempo realmente registrado es anormal, ellos pueden elegir como tiempo de referencia el que les parezca más adecuado.

c) Queda a criterio exclusivo de los Comisarios deportivos decidir si aplicar o no esta medida, una vez que la Dirección de la Prueba les haya informado las razones de la interrupción.

d) toda tripulación que sea responsable o parcialmente responsable por la detención de la carrera no puede, bajo ninguna circunstancia, beneficiarse de esta medida.

A las tripulaciones en estas condiciones, por lo tanto, se les atribuirá el tiempo real que que puedan haber obtenido, si es mayor al tiempo imaginario atribuido a las tripulaciones restantes.

e) En casos excepcionales, por razones de seguridad, el Director de la Prueba podrá interrumpir una Sección Selectiva en un punto dado y los competidores podrán continuar la Sección Selectiva una vez que el área peligrosa haya sido sobrepasada.

f) La clasificación será establecida mediante la suma de los tiempos de las dos porciones de esta Sección Selectiva.

35. REAGRUPAMIENTOS.

35.1 El propósito de los reagrupamientos es reducir los intervalos que puedan ocurrir entre las tripulaciones como resultado de arribos retrasados y/o abandonos.

Se aplican las condiciones de Parque Cerrado.

35.2 Al llegar a estos reagrupamientos, las tripulaciones le entregarán su Carnet al oficial de control. Ellos recibirán instrucciones sobre su horario de largada.

A continuación deberán conducir su vehículo de inmediato y directamente al parque cerrado.

El orden de largada debe ser el de llegada al Control Horario del reagrupamiento.

35.3 Por razones de seguridad, ante la propuesta del Director de la Prueba, los Comisarios deportivos pueden decidir detener una Etapa antes de la llegada preestablecida.

A tal fin, se establecerá un Control Horario, que actuará como control de Llegada de Etapa en el caso de una Sección Selectiva, el Control Horario estará combinado con el control de Llegada de Sección Selectiva), donde los tiempos registrados servirán para establecer la clasificación de la Etapa.

Por decisión del Director de la Prueba, esta Etapa podrá o no ser continuada, neutralizada o continuada en caravana, y podrá o no estar bajo las reglas de Parque Cerrado.

36. SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

| COMIENZO de la ZONA | CONTROL | FIN de la ZONA |
|-------------------------------|---------------------------|----------------------|
| 1 Pancarta con fondo amarillo | 1 Pancarta con fondo rojo | 1 Pancarta con fondo |

37. PARQUE CERRADO.- Se aplicarán las siguientes reglas:

- a) Está prohibido reabastecer o reparar el auto en el Parque Cerrado
- b) Arrancar el auto con la ayuda de otro competidor todavía en carrera que los empuje o remolque dentro del parque cerrado será penalizado con 1 minuto.
- c) Los vehículos estarán sujetos a régimen de Parque Cerrado desde el momento en que ingresan al Parque Cerrado para la largada, reagrupamiento o final de Etapa, hasta que se retiren del mismo;
- d) Los vehículos estarán sujetos a régimen de Parque Cerrado desde el momento en que ingresan a una zona de control pero no la zona de control de Paso.

Desde el Punto de Stop hasta la salida de la zona, si el vehículo no puede volver a arrancar, éste sólo puede ser remolcado o empujado hasta fuera de la zona con una ayuda externa sin recibir penalidades, bajo la supervisión del jefe de puesto.

- e) Los vehículos estarán sujetos a régimen de Parque Cerrado desde el momento en que alcanzan la llegada de la última sección selectiva del Evento, (y al menos hasta que haya vencido el plazo para presentar protestas).
- f) Excepto en el caso de CH bivouac IN, toda infracción de las reglas del Parque Cerrado resultará en una penalidad
- g) Antes de la salida de todos los parques o en la largada de una Etapa, si los Comisarios técnicos del Evento advierten que un vehículo no está en condiciones compatibles con el uso normal, deberán informar inmediatamente al Director de la Prueba, quien podrá solicitar una reparación.

En este caso, el tiempo en minutos completos utilizado para estas reparaciones debe ser considerado como el mismo número de minutos de retraso registrados en un Tramo de Enlace.

Para evitar que una tripulación intente compensar el tiempo perdido luego de las reparaciones, se le dará a la tripulación un nuevo horario de largada.

Toda tripulación que llegue con un retraso de más de 30 minutos será excluida del Evento.

- h) Tan pronto como hayan estacionado el vehículo en el Parque Cerrado, las tripulaciones podrán cubrir sus vehículos.
- i) Las tripulaciones deben abandonar el Parque Cerrado inmediatamente y no se le permitirá a ningún miembro de la tripulación volver a ingresar.
- j) A modo de excepción a las reglas de Parque Cerrado, y bajo la responsabilidad de un oficial, la tripulación puede, mientras esté en el Parque Cerrado de largada, zona de reagrupamiento o final de Etapa:
 - cambiar ruedas completas, uno o dos neumáticos pinchados o dañados utilizando el equipamiento a bordo,
 - poner un nuevo parabrisas con la posibilidad de tener ayuda externa con el consentimiento del Director de la Prueba.
 - controlar la presión de sus neumáticos.

Estas reparaciones deben ser completadas antes del horario de largada, de lo contrario se impondrá una penalidad de un minuto por cada minuto de retraso.

k) Para retirar el vehículo de un Parque Cerrado de largada, reagrupamiento o fin de Etapa, se le deberá permitir a la tripulación ingresar al Parque Cerrado 15 minutos antes de su horario de largada.

l) Dentro del Parque Cerrado, el motor podrá ser encendido por medio de una batería externa, que podrá ser ingresada y retirada por un miembro del equipo bajo la supervisión de un oficial del Evento.

Bajo ninguna circunstancia esta batería podrá ser llevada a bordo del vehículo (excepto en el compartimiento de carga de un vehículo T4).

m) Antes de salir del Parque Cerrado, las tripulaciones tienen permitido sacar fuera del Parque Cerrado las coberturas de los vehículos y/o la batería externa.

38. VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA Y TÉCNICA.

38.1 Todas las tripulaciones que participen del Evento deben presentarse a la verificación administrativa con todos sus miembros, según el cronograma del Evento.

El Organizador podrá adoptar un sistema diferente.

Los Comisarios Deportivos podrán aplicar penalidades monetarias por retraso en la verificación técnica preliminar, de acuerdo al horario dispuesto por los Organizadores.

El equipo con su representante oficial debe presentar su/s vehículo/s y todos los documentos necesarios en la verificación técnica.

Si la verificación técnica es seguida de un Parque Cerrado, un miembro del equipo puede llevar el/los auto/s al Parque.

Los horarios de chequeo, si hubiere, deben ser respetados, y serán responsabilidad del equipo que así sea.

No se le permitirá la largada a ninguna tripulación que se presente al área de verificación técnica y/o administrativa fuera de los límites horarios prescritos en el Reglamento, excepto en un caso de fuerza mayor debidamente reconocido como tal por los Comisarios deportivos.

38.2 La verificación administrativa consistirá en un chequeo de los documentos mencionados en el Reglamento:

- Licencias de concurrente / piloto,
- Licencia de conducir,
- Certificado de propiedad,
- Autorizaciones varias, etc.,
- Pasaporte técnico

38.3 Sólo aquellas tripulaciones que hayan pasado la verificación administrativa podrán presentarse con su vehículo equipado con sus placas de rally y números de rally en la verificación técnica, que será de una naturaleza completamente general: marca y modelo del vehículo, aparente conformidad con el grupo en el que se inscribió, conformidad de los ítems de seguridad, conformidad del vehículo con el Código de Tránsito.

Luego de la verificación técnica, si se encuentra que un auto no cumple con el reglamento técnico y/o de seguridad, los Comisarios Deportivos podrán establecer un plazo antes del cual el auto deberá ponerse en regla.

38.4 No se permitirá la largada de ningún vehículo que no cumpla con el reglamento de seguridad de la FIA y con las presentes Prescripciones.

38.5 De acuerdo con el Art. 145 del Código, se podrán realizar verificaciones adicionales de los miembros de la tripulación así como del vehículo en cualquier momento durante Evento.

Estas verificaciones deben ser organizadas de tal manera que no penalicen a los competidores.

En todo momento durante el Evento, el concurrente es responsable de la conformidad técnica de su vehículo.

El hecho de presentar un vehículo a la verificación técnica es considerado como una declaración implícita de conformidad.

38.6 Si se tuvieran que colocar nuevas marcas de identificación, es responsabilidad exclusiva de la tripulación controlar que éstas estén protegidas hasta el final del Evento.

Si éstas faltaran, el vehículo será excluido del Evento.

38.7 Una verificación técnica minuciosa completa que incluya el desmantelamiento del vehículo de las tripulaciones en los primeros lugares de la clasificación general y en cada grupo y categoría, y posiblemente para cualquier otra tripulación, podrá ser llevada a cabo a criterio absoluto de los Comisarios Deportivos ex officio, o como consecuencia de una protesta o sobre la decisión del Director de la Prueba.

El organizador debe permitir tiempo suficiente al final del evento para que se lleve a cabo una verificación técnica minuciosa.

39. PROTESTAS – APELACIONES.

39.1 Todas las protestas deben ser presentadas de acuerdo con las estipulaciones del Código.

Éstas deben ser elevadas por escrito y entregadas al Director de la Prueba junto con los derechos de protesta que no serán reembolsados si se encuentra que la protesta es infundada.

El monto de estos derechos debe estar especificado en el Reglamento.

El derecho a reclamo solo corresponde a los Concurrentes, Art. 13.1, 13.2, 13.3, 13.4, 13.5 y 13.6 del CDI.

El mismo en primera instancia, deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de \$us. 100.- (cien dólares americanos) dentro de los plazos que a continuación se detallan:

a) Contra la validez de una inscripción.- Hasta 4 horas después de cerrado el registro.

b) Contra la clasificación general de la carrera.- Hasta 2 horas después de publicada la planilla de clasificación oficial.

c) Contra la distancia de la carrera.- Hasta 48 horas antes de iniciar la prueba.

d) Contra la decisión de un Comisario Deportivo, el Director de la prueba o el Colegio de Comisarios.- Hasta 48 horas, después de adoptada la decisión.

e) Contra otro competidor (conducta antideportiva).- Hasta 30 minutos después de concluida la carrera.

f) Contra otro participante (verificación técnica).- Hasta una hora después de publicada la clasificación oficial.

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

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

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

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

39.2 Si la protesta requiere el desmantelamiento y re ensamblaje de distintas partes de un vehículo, el demandante deberá pagar un depósito adicional que será fijado por ADECRUZ.

39.3 Los gastos ocasionados por el trabajo y por el transporte del vehículo deben ser afrontados por el demandante si la protesta es infundada, o por el concurrente contra el cual se efectúa la protesta si ésta es ratificada.

39.4 Si la demanda es infundada, y si los costos implicados por la protesta (verificación técnica, transporte, etc.) son mayores al monto del depósito, la diferencia será abonada por el demandante.

De lo contrario, si los costos son inferiores, la diferencia le será restituida.

39.5 Los concurrentes pueden presentar una apelación contra las decisiones tomadas, de acuerdo a las estipulaciones del Capítulo XIII del Código Deportivo Internacional.

El monto de los derechos de apelación (Bs.3.500) deberá ser mencionado en el Reglamento.

40. CLASIFICACIONES.- La toma de tiempos es responsabilidad del Director de la Prueba.

40.1 Las penalidades deben ser expresadas en horas, minutos y segundos.

Habrà una clasificación separada para los vehículos T4.

Los resultados finales deben ser determinados mediante la suma de los tiempos obtenidos en las Secciones Selectivas más las penalidades (incurridas durante los Tramos de Enlace y otras penalidades horarias).

La tripulación que logre el menor total es proclamada ganadora en la clasificación general, siendo la siguiente segunda, y así sucesivamente.

Las clasificaciones por grupo y clase se generan de la misma forma.

40.2 En caso de empate, en un Evento, la tripulación que consiguió el mejor tiempo para la última Sección Selectiva será proclamada ganadora.

Si esto no es suficiente para determinar el ganador, se considerarán los tiempos de las Secciones Selectivas anteriores, excepto para las Etapas y Pruebas Súper Especiales donde ninguna Sección Selectiva ha sido disputada, en cuyo caso el ganador será determinado de acuerdo al orden de largada de la última sección selectiva.

Esta regla puede ser aplicada en cualquier momento durante el Evento.

40.3 Las clasificaciones oficiales Parciales por Etapa se publicarán de acuerdo al Reglamento.

40.4 Los resultados oficiales del Evento deben ser publicados en el tablero oficial de información como máximo 12 horas después de que finalice el primer vehículo.

41. PREMIOS.- Recibirán Trofeos Piloto y Navegante los tres primeros de cada categoría convocada

1º Lugar: Dos Troféos.

2º Lugar: Dos Troféos.

3º Lugar: Dos Troféos.

42.- PUNTUACION.

42.1. En cada evento, se establecerán las siguientes clasificaciones:

• Clasificación General:

| <u>Puesto</u> | <u>Puntos</u> |
|---------------|---------------|
| 1º | 25 puntos |
| 2º | 18 puntos |
| 3º | 15 puntos |
| 4º | 12 puntos |
| 5º | 10 puntos |
| 6º | 8 puntos |
| 7º | 6 puntos |
| 8º | 4 puntos |
| 9º | 2 puntos |

• Puntaje por Etapa

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

| <u>Puesto</u> | <u>Puntos</u> |
|---------------|---------------|
| 1º | 12 puntos |
| 2º | 9 puntos |
| 3º | 7 puntos |
| 4º | 6 puntos |
| 5º | 5 puntos |
| 6º | 4 puntos |
| 7º | 3 puntos |
| 8º | 2 puntos |
| 9º | 1 punto |

42.2 En cada evento, un número de puntos será otorgado a los pilotos de acuerdo a sus posiciones en la clasificación general y en la Clasificación por Grupo.

42.3 En cada evento, un número de puntos será otorgado a los copilotos de acuerdo a sus posiciones en la clasificación general y en la clasificación por Grupo.

El segundo piloto nombrado en el formulario de inscripción es considerado como el navegante o copiloto.

Ningún punto ganado en la Copa de Pilotos podrá ser transferido a la Copa de Navegantes ni viceversa.

42.4 Los resultados de todos los eventos que forman el campeonato, serán tenidos en cuenta para la clasificación final.

El ganador del Campeonato Departamental de Rally Cross Country 2020 será el piloto o navegante que haya obtenido el mayor número de puntos habiendo participado en un mínimo de 4 (cuatro) de las 5 (cinco) de las pruebas programadas en la temporada 2020.

Habrà un descarte obligatorio de prueba en la que hubiese participado o no hubiera participado

42.5 Adjudicación de puntos para pilotos y navegantes:

Serán los mismos puntos que se otorgan por la competencia tomando en cuenta la clasificación general y por etapas

42.6 BONIFICACIÓN DE PUNTOS:

Todos los pilotos o equipos que se presenten a competir en una fecha largando desde el CH. 0 recibirán 1 punto adicional.

42.7 EMPATE:

En caso de empate en tiempo, se considerará vencedor al participante que haya obtenido el mejor tiempo en la 1ª Etapa Especial disputada del campeonato.

Los CRITERIOS para establecer el desempate, en orden de aplicación son:

Aquel que tenga mayor cantidad de fechas ganadas.

Aquel que tenga mayor número de prueba especiales ganadas.

Aquel que tenga mayor número de fechas hubiera obtenido los puestos subsiguientes al primero en la clasificación General.

Aquel que tenga mayor número de pruebas especiales hubiera obtenido los puestos subsiguientes al primero.

De seguir el empate, se declarará compartido el Campeonato.

43. PENALIDADES.- Todo incumplimiento de los textos de este reglamento para el cual no se mencionen penalidades, será registrado en un informe al Director de la Prueba, y los Comisarios deportivos determinarán la sanción a imponer.

Las infracciones al Reglamento Particular del Campeonato serán penalizadas de acuerdo al siguiente resumen, además de las penalizaciones señaladas en cada artículo en forma individual.

RESUMEN DE PENALIZACIONES

43.1. Ausencia del Briefing

Multa del bs. 200.

43.2. No presentación a verificaciones Administrativas y Técnica

No autorización a tomar la salida

43.3. Pérdida de la Tarjeta o Carné de Control: 15 minutos.

43.4. Asistencia no autorizada (externa).

Exclusión.

43.5. No pasar por un CP 1 hora.

43.6. No pasar por un CH 1 horas.

43.7. Vehículo no correspondiente a las características de inscripción.

- Exclusión / a criterio de los Comisarios Deportivos

43.8. Abandono de un miembro del equipo o admisión de un tercero a bordo.

- Exclusión

43.9. Maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta del participante o su equipo.

- Exclusión.

43.10. Ausencia o mala colocación de más de un número identificador o publicidad de la organización. Multa del Bs.500.

43.11. Falta de los nombres de los miembros del equipo o de la bandera de nacionalidad en los laterales del vehículo. Multa del 10% de los derechos de inscripción más 20 minutos

43.12. Retraso en la salida del prólogo o primer CH de la etapa.

Por cada minuto de retraso: 1 minuto

Más de 20 minutos: Exclusión inmediata de la etapa

43.13. No presentarse con equipo completo de competición a Largada Promocional

Multa del bs. 200.

43.14. Retraso en la largada Etapa Especial Selectiva:

Por cada minuto de retraso: 1 minuto

Más de 15 minutos: Exclusión.

43.15. No seguir el Libro de Ruta (Road-Book):

5 minutos por Km. o fracción de Km.

A criterio de los Comisarios Deportivos

43.16. Circular fuera del Corredor autorizado.

5 minutos por Km. o fracción de Km.

A criterio de los Comisarios Deportivos

43.17. Las velocidades excedidas en los RZ serán penalizadas

43.18. Bloquear intencionadamente el paso o impedir adelantamientos

1ª infracción: 30 min.

2ª infracción: Exclusión

43.19. De la Largada Acercarse a menos de 20 mts. Al punto de largada

-10 minutos

43.20. De la Llegada

Comprometer la seguridad de la llegada

-Exclusión

43.21. Manipulación o falsificación de identificación de los vehículos de apoyo

-Exclusión

43.22. No portar equipo Stela o equipo según convocatoria.

No autorización a tomar la salida

43.23. Ausencia o deterioro de publicidad obligatoria:

1ª infracción: 10 % de los derechos

2ª infracción: 100% de los derechos

43.24. Renuncia a la publicidad de la Organización.

- Exclusión

43.25. Modificación no autorizada de la Tarjeta de Control

Exclusión / a criterio de los Comisarios Deportivos.

43.26. Ausencia visado de algún CP ó CH en la Tarjeta de Control

- 30 minutos.

43.27. Llegar a una Zona de Control en sentido contrario:

1ª infracción: 15 minutos

2ª infracción: 1 hora

3ª infracción: Penalidad Máxima Etapa / Exclusión

43.28. Volver a pasar por una Zona de Control:

1ª infracción: 10 minutos

2ª infracción: 1 hora

3ª infracción: Penalidad Máxima Etapa / Exclusión

43.29. No respetar las instrucciones del Jefe del CP.
Exclusión / a criterio de los Comisarios Deportivos

43.30 .No informar en caso de abandono
Multa del 20% de los derechos de inscripción

43.31 Por cada minuto de retraso en Control Horario
1 minuto

43.32 Por cada minuto de adelanto en Control Horario
2 minutos

43.33. No usar casco y/o cinturón de seguridad
Exclusión

43.34. Circular en sentido contrario al del recorrido del Libro de Ruta (Road Book)
1ª infracción: 30 minutos
2ª infracción: 1 hora
3ª infracción: Penalidad Máxima Etapa / Exclusión

43.35. Presentarse fuera de hora a la salida de una EE
1 minuto x minuto de atraso hasta 30' Pasado 30' no se autoriza la largada.

43.36. Permanecer durante más de 20" sobre la línea de salida después de la señal de salida
2 minutos

43.37. Falsa salida antes de la señal del controlador:
1ª infracción: 1 minuto
2ª infracción: 30 minutos

43.38. Parar entre panel amarillo y panel stop
Penalidad 10 minutos

43.39. No detenerse en el STOP del control de llegada
30 minutos.

43.40. No respetar neutralización de un tramo o una etapa
A criterio de los comisarios deportivos

43.41. Presentar un vehículo que no esté conforme con los reglamentos
No autorización a tomar la salida

43.42. Ayuda a otro equipo en cualquier tipo de fraude
Exclusión.

43.43. Piloto que no ayuda a otro piloto en caso de accidente a otro piloto.
Exclusión.

43.44. Manipular o forzar intencionalmente el equipo de Navegación.
Exclusión.

44.- HORARIOS / CRONOGRAMA

Los horarios de actividades y el cronograma de cada fecha del Campeonato de Rally Cross Country 2017 serán publicados en el sitio Web. www.adecruz.com.bo y comunicados por correo electrónico a cada participante. Todas las notificaciones serán publicadas en el Tablón correspondiente.

45.- CONSIDERACIONES ESPECIALES

Ante cualquier duda sobre la interpretación del presente Reglamento, será de aplicación lo establecido en el Reglamento Estándar FIA para Rallyes Cross Country. Para las categorías de motos y cuatriciclos, será de aplicación el respectivo Reglamento de la FIM.

La aplicación de la reglamentación FIA, ha sido considerada como el referente más válido para este tipo de pruebas, sin embargo la observación estricta de estos reglamentos no será necesaria en lo referido a las marcas homologadas en ellos, pudiendo ocuparse en los vehículos los elementos de seguridad indicados.

La procedencia o fabricación de estos podrá ser libre, siempre y cuando se cumplan las indicaciones de referencia y el objetivo fundamental que es preservar la seguridad de los competidores.

Para lo cual se deberá presentar la certificación correspondiente.

Serán aceptados los vehículos homologados por la FEBAD.

Las modificaciones al presente Reglamento Particular serán comunicadas en forma directa a los participantes e incluidas como anexos del original.

ANEXOS

1.- ELEMENTOS DE SEGURIDAD

1. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD Los vehículos deberán estar estrictamente de acuerdo con las reglas del Artículo 283 (Equipamiento de Seguridad para Autos Cross Country) del Anexo J del Código Deportivo Internacional de la FIA.

1.1 Las tripulaciones deben llevar a bordo el equipamiento médico y de supervivencia descrito a continuación:

A - Equipamiento Médico: Cada vehículo debe llevar un pequeño botiquín médico de primeros auxilios que incluya: Libro de primeros auxilios, que contenga información de vendajes, fracturas, hemorragias, deficiencia de signos vitales.

- Un colirio (nafazolina clorhidrato o equivalente)
- Un analgésico (aspirina o equivalente)
- Dos antidiarreicos (Imecol o equivalente)
- Un antibiótico (oracilina o equivalente)
- Apósitos estériles grandes y medianos.
- Gasas estériles grandes, medianas y chicas.
- Un rollo de tela adhesiva, de papel o antialérgica.
- Una caja de parches curitas, algodón.
- Vendas de gasa y elásticas.
- Un desinfectante de la piel (Bialcol, Povidona yodada o equivalente)
- Una crema de protección solar para labios y piel
- Tijeras
- Cuchillo Afilado o bisturí
- Baja lenguas (inmovilizadores).
- Agujas finas.
- Suero fisiológico o Reconstituyente salino
- Guantes de látex o de procedimiento.
- Cuello cervical.
- Vitamina C para mascar
- Bolsas plásticas o de papel (para elimina desechos).

B - Equipamiento de Supervivencia: Cada vehículo debe llevar (obligatorio)

- Un bidón de agua de 2 lt. o camel bag por piloto como mínimo
- Un cable de remolque de 10 m (Autos)
- Una linterna o lámpara de bolsillo
- Un espejo (para hacer señales)
- Una brújula
- Un mapa general
- Un paquete de fósforos o un encendedor
- Tres bengalas de emergencia.

A cualquier tripulación que no presente la totalidad de este equipo de supervivencia en la largada de una etapa, se le prohibirá la largada hasta que esta situación sea rectificad y

puede incurrir en una penalidad que puede llegar a la exclusión, aplicada a criterio de los Comisarios Deportivos del Evento.

En el caso de las motos, este equipamiento puede ser reducido.

CAMPEONATO DE RALLY CROSS COUNTRY 2020

| | | |
|-------------------------------------|---------------------------|--------------------|
| <i>1° DESAFIO DE LOS RIOS</i> | <i>20 - 22 MARZO</i> | <i>PORONGO</i> |
| <i>2° DESAFIO</i> | <i>08 – 10 MAYO</i> | |
| <i>3° DESAFIO DE LOS RIOS</i> | <i>3 – 05 JULIO</i> | <i>PORTACHUELO</i> |
| <i>4° DESAFIO DEL PUEBLOS SUR</i> | <i>18 – 20 SEPTIEMBRE</i> | <i>CABEZAS</i> |
| <i>5° DESAFIO MI TIERRA MI CASA</i> | <i>13 – 15 NOVIEMBRE</i> | <i>SANTA CRUZ</i> |

A partir de este año se hará efectivo el trabajo en Parque Cerrado, debiendo quedar los vehículos en los lugares designados para tal efecto, en los que se asignará los espacios necesarios para el trabajo de los mecánicos y los vehículos de apoyo.

En estos lugares será habilitado el correspondiente Bivouac.

Los pilotos que lo deseen pueden optar por pernoctar en hoteles.

Otras informaciones complementarias y las posibles modificaciones al cronograma se comunicarán por correo electrónico a los participantes y se publicarán en la página web. adecruz.com.bo y Consultas deben hacerse por e-mail: adecruzinforma@gmail.com.bo

NOTA: *En caso de no contar con los equipos de navegación y GPS se correrá con libros de Ruta y encintado en los lugares más Peligrosos*

| VERIFICACIONES TECNICAS T-1 | | | |
|---|---|-----------|-----------|
| CAMPEONATO DE RALLY CROSS COUNTRY ADECRUZ 2020 | | | |
| RALLY..... | | | |
| Nº VEHICULO | | | |
| ITEM | DETALLE | OK | RE |
| 1 | INSTALACION BRIDA | | |
| 2 | LINEAS Y TANQUE DE COMBUSTIBLE | | |
| 3 | JAULA | | |
| 4 | CINTURON SEGURIDAD | | |
| 5 | EXTINTOR DE INCENDIOS | | |
| 6 | DISPARADOR INTERNO EXTINTOR | | |
| 7 | DISPARADOR EXTERNO EXTINTOR | | |
| 8 | DIRECCION BOQUILLAS EXTINTOR CABINA | | |
| 9 | BOQUILLAS EXTINTOR HABITÁCULO MOTOR | | |
| 10 | CORTA CORRIENTE | | |
| 11 | CORTA CORRIENTE EXTERNO | | |
| 12 | SEGURO PUERTAS TRASERAS (VEH. 4 PUERTAS) | | |
| 13 | SEGURO PORTALON | | |
| 14 | SEGURO NEUMATICO REPUESTO | | |
| 15 | LUCES TRASERAS ELEVADAS DE FRENO | | |
| 16 | GANCHO DE TIRO TRASERO | | |
| 17 | GANCHO DE TIRO DELANTERO | | |
| 18 | FALDONES TRASEROS | | |
| 19 | FALDONES DELANTEROS | | |
| 20 | LIMPIA PARABRISAS Y WIPPER (SAPITO) | | |
| 21 | BUTACAS (BACKET) | | |
| 22 | RADIO TRANSMISOR | | |
| 23 | BOTIQUIN | | |
| 24 | AGUA 5 LITROS | | |
| 25 | EQUIPAMIENTO LUCES DE NORMA PARA CIRCULACION EN CARRETERA | | |
| 26 | ESPEJOS RETROVISORES | | |
| 27 | AFIANZAMIENTO DE ELEMENTOS INTERNOS (PALAS, PLANCHAS, GATA, HERRAMIENTAS, ETC). | | |
| | | | |

| VERIFICACIÓN TÉCNICA MOTOS/QUADS | | | |
|--|---------------|--------------------|----------------|
| CAMPEONATO DE RALLY CROSS COUNTRY ADECRUZ 2020 | | | |
| Rally: | Lugar: | | |
| Piloto: | Fecha: | Nº | |
| ÍTEM DE SEGURIDAD | PASA | CONDICIONAL | NO PASA |
| 1.- Elementos de Seguridad Corporal | | | |
| 1.1.- Estado de la Jofa o Exoesqueletos. | | | |
| 2.- Estado de los Cascos. | | | |
| 2.1.- Estado de los barbiquejos. | | | |
| 2.2.- Estado de las esponjas y amortiguación interior. | | | |
| 2.3.- Estado de las Viseras. | | | |
| 2.4.- Estado de las Ventilaciones. | | | |
| 3.- Estado de las Gafas. | | | |
| 3.1.- Estado de las micas (sin rayas o zonas biseladas) | | | |
| 3.2.- Estado de los marcos y su ajuste en la cara. | | | |
| 4.- Estado de la Ropa. | | | |
| 4.1.- Estado de las Chaquetas | | | |
| 4.2.- Estado de los Pantalones | | | |
| 4.3.- Estado de los Guantes. | | | |
| 4.4.- Estado de las Botas (No pueden presentar fallas en su estructura). | | | |
| 5.- Accesorios Obligatorios: | | | |
| 5.1.- Camelbag, lleno con agua fresca | | | |
| 5.2.- Sistema de comunicaciones portátil, puede ser radio tipo Handy, VHF o teléfono satelital, Spot. Debe ser portado por el piloto. | | | |
| 5.3.- Banano con elementos de primeros auxilios, herramientas básicas, una bengala, luz química y una manta térmica de aluminio | | | |
| 6.- Moto: | | | |
| 6.1.- Números identificatorios bien instalados y en buena condición. | | | |
| 6.2.- GPS con su amarra correspondiente. | | | |
| 6.3.- Porta Roadbook, funcionando y mica en buenas condiciones. | | | |
| 6.4.- Frenos y luces en buenas condiciones. | | | |
| 6.5.- Carenado y plásticos en buenas condiciones, sin fisuras. | | | |
| 6.6.- Motor y caja funcionando correctamente. | | | |
| 7.- Accesorios Moto Opcionales: | | | |
| 7.1.- Odómetro (Trip Master, ICO, otro) | | | |
| 7.2.- Maletín con herramientas y repuestos (manillares, spray inflador, piolas) | | | |
| 7.3.- protectores de manos en manillar. | | | |