

CONFEDERACION DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA SUDAMERICANA



REGLAMENTO DEPORTIVO REGIONAL 2024



**VERSION INTEGRADA DEL REGLAMENTO DEPORTIVO REGIONAL*

INCORPORADOS LOS CAMBIOS DEL V6 - TRADUCIDOS AL ESPAÑOL EN UN SOLO DOCUMENTO

CONTENIDO

| | | |
|-----|---|----|
| 1. | CONDICIONES GENERALES..... | 4 |
| 2. | DEFINICIONES | 5 |
| 3. | REQUISITOS DEL CAMPEONATO..... | 8 |
| 4. | CAMPEONATOS PARA PILOTOS Y COPILOTOS | 10 |
| 5. | CAMPEONATO PARA FABRICANTES O EQUIPOS..... | 10 |
| 6. | CAMPEONATOS DE APOYO | 10 |
| 7. | CAMPEONATO JUNIOR..... | 10 |
| 8. | EMPATE EN UN CAMPEONATO | 10 |
| 9. | CRITERIOS PARA LOS PILOTOS PRIORITARIOS | 11 |
| 10. | CARACTERÍSTICAS DEL RALLY | 11 |
| 11. | OFICIALES Y DELEGADOS | 12 |
| 12. | AUTOS ELEGIBLES | 14 |
| 13. | GENERAL..... | 15 |
| 14. | SUMINISTRO DE NEUMÁTICOS..... | 18 |
| 15. | CANTIDADES DE NEUMÁTICOS..... | 18 |
| 16. | COMPONENTES MECÁNICOS..... | 18 |
| 17. | COMPONENTES MECÁNICOS - FABRICANTES Y EQUIPOS WRC..... | 19 |
| 18. | REQUISITOS ADICIONALES DEL VEHÍCULO | 19 |
| 19. | DOCUMENTOS NORMALIZADOS FIA | 20 |
| 20. | EXPEDICIÓN DE UN VISADO FIA | 21 |
| 21. | COBERTURA DEL SEGURO | 22 |
| 22. | PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN | 22 |
| 23. | FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES | 23 |
| 24. | DERECHOS DE INSCRIPCIÓN | 23 |
| 25. | CLASES..... | 23 |
| 26. | NÚMEROS ASIGNADOS POR TEMPORADA..... | 24 |
| 27. | NÚMEROS DE COMPETICIÓN | 24 |
| 28. | NOMBRES DEL PILOTO Y DEL COPILOTO..... | 24 |
| 29. | PUBLICIDAD | 25 |
| 30. | CONTROLES ADMINISTRATIVOS | 26 |
| 31. | CONTROL ANTES DE LA SALIDA DE LOS ELEMENTOS DE COMPETICIÓN DEL RALLY..... | 27 |
| 32. | CONTROLES DURANTE EL RALLY..... | 27 |
| 33. | CONTROLES FINALES | 28 |
| 34. | COMPORTAMIENTO..... | 28 |
| 35. | RECONOCIMIENTO | 30 |
| 36. | REQUISITOS DEL SHAKEDOWN..... | 32 |
| 37. | ENTRENAMIENTOS LIBRES / PRUEBA DE CLASIFICACIÓN | 33 |
| 38. | ACTIVIDADES DE PROMOCIÓN | 35 |

| | | |
|-----|--|----|
| 39. | LARGADA CEREMONIAL | 35 |
| 40. | LARGADA DEL RALLY | 35 |
| 41. | ORDEN DE LARGADA E INTERVALOS..... | 35 |
| 42. | CONTROLES - REQUISITOS GENERALES | 36 |
| 43. | CONTROLES DE PASO..... | 37 |
| 44. | CONTROLES HORARIOS | 37 |
| 45. | RETRASO MÁXIMO PERMITIDO..... | 39 |
| 46. | CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO | 39 |
| 47. | GENERAL..... | 40 |
| 48. | LARGADA DE UNA PRUEBA ESPECIAL..... | 40 |
| 49. | FINALIZACION DE UNA PRUEBA ESPECIAL..... | 42 |
| 50. | POWER STAGE | 42 |
| 51. | PRUEBA SUPER ESPECIAL..... | 43 |
| 52. | INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL - OBSTRUCCIÓN | 43 |
| 53. | SEGURIDAD DE LOS COMPETIDORES..... | 44 |
| 54. | REANUDACIÓN DESPUÉS DEL ABANDONO O RETIRADA | 46 |
| 55. | REPARACIONES PREVIAS A UNA RELARGADA..... | 47 |
| 56. | ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES..... | 47 |
| 57. | ÁREAS DE SERVICIO | 48 |
| 58. | VACIADO Y/O RELLENADO DEL DEPÓSITO EN EL PARQUE DE SERVICIO..... | 49 |
| 59. | FLEXI-SERVICE | 49 |
| 60. | ÁREAS DE SERVICIO REMOTAS (SAR) | 50 |
| 61. | PROCEDIMIENTO DE REABASTECIMIENTO | 51 |
| 62. | USO DEL COMBUSTIBLE..... | 52 |
| 63. | REGLAS DEL PARC FERME/PARQUE CERRADO..... | 52 |
| 64. | RESULTADOS DEL RALLY | 53 |
| 65. | PROTESTAS Y APELACIONES..... | 54 |
| 66. | ENTREGA DE PREMIOS DEL RALLY | 55 |
| 67. | ENTREGA DE PREMIOS ANUAL DE LA FIA..... | 55 |
| 68. | PRUEBAS..... | 55 |

En este reglamento, los términos que se refieren a personas físicas (él, ella) son aplicables a cualquier género.

1. CONDICIONES GENERALES

La FIA organiza los campeonatos regionales de rally de la FIA (los Campeonatos) que son propiedad de la FIA. Los siguientes reglamentos se aplican a uno o más de los siguientes campeonatos:

- Campeonato FIA CODASUR de Rallys para Pilotos y Copilotos
- Campeonato FIA CODASUR 2 de Rallys para Pilotos y Copilotos
- Campeonato FIA CODASUR 3 de Rallys para Pilotos y Copilotos
- Campeonato FIA CODASUR 4 de Rallys para Pilotos y Copilotos

Si algún rally del Campeonato FIA Codasur se organiza dentro de un rally del Campeonato del Mundo de Rallys (WRC), algunos textos del presente reglamento no serían aplicables y prevalecería el texto del rally del WRC.

1.1. APLICACIÓN

1.1.1. Todos los pilotos, competidores y oficiales que participen en los Campeonatos se comprometen, en su propio nombre, en el de sus empleados y agentes, a observar todas las disposiciones, complementadas o modificadas, del Código, los Reglamentos Técnicos aplicables, el presente Reglamento Deportivo y los Reglamentos Particulares de cada rally.

– A los efectos del presente Reglamento Deportivo, los promotores del campeonato, los fabricantes de neumáticos, los proveedores de carburante o cualquier proveedor relacionado con los vehículos de competición se consideran participantes en el rally de acuerdo con el Art. 1.1.1

– Los promotores del campeonato, los fabricantes de neumáticos, los proveedores de carburante o cualquier proveedor relacionado con los vehículos de competición son considerados participantes en el rally de acuerdo con el Art. 1.3 del Código Deportivo Internacional, y como tales deben adherirse a las obligaciones que se les imponen y acatar las decisiones de la autoridad deportiva.

1.1.2. Sólo la FIA puede conceder excepciones al presente reglamento.

1.1.3. Toda solicitud de derogación de los reglamentos aplicables a los campeonatos deberá presentarse en el formulario previsto para tal efecto por el Departamento de RALLY de la FIA. Cualquier artículo del Reglamento Particular que pueda modificar el presente Reglamento sin una exención (weiver) será nulo.

1.1.4. El "Director de la Prueba" está encargado de la aplicación del presente Reglamento y del Reglamento Particular del rally antes y durante el desarrollo de este. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de cualquier incidente importante que haya ocurrido y que requiera la aplicación de este reglamento o del Reglamento Particular del rally. En los casos específicamente contemplados en el presente reglamento, y según lo considere oportuno, notificará también por escrito cualquier aplicación de este al/los competidores/es afectado/s.

1.1.5. Todo lo que no esté expresamente autorizado por el presente reglamento está prohibido.

1.1.6. Cualquier infracción al presente reglamento será comunicada a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer una sanción según el Código Deportivo Internacional. Cualquier caso no previsto en el reglamento será estudiado por los Comisarios, que son los únicos habilitados para tomar las decisiones previstas en el Código Deportivo Internacional.

1.1.7. Todos los competidores que participen en una prueba del Campeonato deben asegurarse de que sus pilotos y copilotos firmen el formulario de declaración y compromisos del piloto que se adjunta en el Anexo XIV.

1.2. LENGUA OFICIAL

Los diferentes documentos, y en particular el Reglamento Particular y los eventuales boletines, deberán estar redactados al menos en inglés. Los documentos redactados en la lengua del país organizador quedan a discreción y bajo la responsabilidad del organizador.

1.3. INTERPRETACIÓN

En caso de litigio sobre la interpretación del presente reglamento, sólo la FIA tiene autoridad para decidir. Durante el evento, los comisarios decidirán sobre cualquier disputa.

1.4. FECHA DE APLICACIÓN

El presente reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 2024.

2. DEFINICIONES

2.1. INICIO DEL RALLY

El rally comienza el día de las verificaciones administrativas o del reconocimiento (lo que tenga lugar primero). La parte competitiva del rally comienza en el control horario CH0.

2.2. BOLETÍN

Documento oficial escrito destinado a aclarar o completar el Reglamento Particular del rally, tal como se detalla en el Anexo II. Un boletín no puede cambiar o modificar el Reglamento Deportivo Regional del Rally.

- Esto sólo puede hacerse mediante la emisión de una excepción (weiber) concedida por la FIA.

2.3. COMUNICACIÓN

Documento oficial escrito de carácter informativo que puede ser emitido tanto por el Director de la Prueba como por los Comisarios Deportivos.

2.4. ZONAS DE CONTROL

Se considera zona de control la comprendida entre la primera señal amarilla de advertencia y la última señal beige con tres rayas transversales.

2.5. TRIPULACIÓN

La tripulación está formada por dos personas a bordo de cada vehículo, designadas como conductor y copiloto. Salvo indicación contraria, cualquiera de los dos miembros de la tripulación puede conducir durante el rally y cada uno de ellos debe ser titular de una licencia internacional de competición de la FIA para el año en curso y de un permiso de conducir válido para el rally. Si no figura ningún competidor en la solicitud de inscripción, se considerará que el conductor es también el competidor y deberá estar en posesión de las dos licencias correspondientes. Cuando compitan fuera de sus países, las tripulaciones deberán haber suscrito una póliza de seguro internacional que cubra su repatriación, en caso necesario, tras un accidente.

2.6. DECISIÓN

Documento emitido por los Comisarios Deportivos para anunciar sus conclusiones tras los hechos que motivan una audiencia o investigación.

2.7. FIA

Cualquier mención a la FIA se refiere al Departamento de RALLYS de la FIA.

2.8. FIN DEL RALLY

El rally finaliza con la publicación de la Clasificación Final. El elemento de competición del rally finaliza en el último control horario.

2.9. ETAPA

Cada parte competitiva del rally, separada por un reagrupamiento nocturno (parc fermé/parque cerrado). Si se organizan Pruebas Súper Especiales en la noche anterior a la Etapa 1, se considerará que se trata del Tramo 1 de la Etapa 1.

2.10. ZONA PARA LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Zona establecida para los medios de comunicación antes del control horario a la entrada de los parques de servicios, servicios remotos o parques de reagrupamiento.

2.11. NEUTRALIZACIÓN

El tiempo durante el cual una tripulación es detenida por los organizadores por cualquier motivo cuando se aplican las reglas de parc fermé/parque cerrado.

2.12. NOTIFICACIÓN

Documento oficial escrito emitido y publicado por el Director de la Prueba en el que se informa, según proceda, a uno o varios competidores de la aplicación del presente reglamento y/o del Reglamento Particular del rally.

2.13. PARC FERMÉ (PARQUE CERRADO)

Zona en la que no está permitida ninguna operación, comprobación, puesta a punto o reparación en el vehículo, salvo disposición expresa del presente reglamento o del Reglamento Particular del rally, y en la que sólo se admite a los oficiales autorizados.

2.14. ASISTENCIA PROHIBIDA

La utilización o recepción por parte de la tripulación de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo si ha sido suministrado por los organizadores), piezas de recambio, herramientas o equipos distintos de los que lleva el vehículo en competición o la presencia de personal del equipo tal y como se define en el presente reglamento.

2.15. RECONOCIMIENTO

La presencia en una prueba especial, de cualquier forma, de un piloto/s y/o copiloto/s prioritarios FIA en cualquier momento o de cualquier miembro del equipo no prioritario que pretenda participar en un rally después del anuncio del itinerario.

2.16. HORARIO DE RECONOCIMIENTO

El horario especificado en el Reglamento Particular durante el cual las tripulaciones pueden familiarizarse con el itinerario del rally.

2.17. REAGRUPAMIENTO

Parada prevista por los organizadores en condiciones de parc fermé/parque cerrado que dispone de un control horario a la entrada y a la salida para permitir el seguimiento del programa y/o el reagrupamiento de los vehículos que siguen en el rally. El tiempo de parada puede variar de una tripulación a otra.

2.18. ENLACE

Las partes de un itinerario que no se utilizan para las etapas especiales.

2.19. TRAMO DEL RALLY

Cada parte del rally separada por un reagrupamiento.

2.20. ASISTENCIA

Cualquier trabajo en un vehículo que este en competencia, excepto cuando esté limitado en el presente reglamento.

2.21. PRUEBA ESPECIAL

Prueba de velocidad cronometrada en caminos cerradas al público para el rally.

2.22. PRUEBA SUPER ESPECIAL

Cualquier variación del desarrollo de una prueba especial descrita en este reglamento y detallada en el Reglamento Particular del rally e identificada como tal en el itinerario.

2.23. EQUIPO

Un equipo está formado por el competidor, la tripulación y el personal de apoyo.

2.24. TARJETA DE TIEMPOS

Tarjeta destinada a la anotación de los tiempos registrados en los diferentes puntos de control previstos en el itinerario.

2.25. ZONA TÉCNICA

Zona que puede estar situada entre dos controles horarios con el fin de efectuar controles técnicos por parte de los Delegados Técnicos.

2.26. WAIVER

El acto de renunciar o modificar intencionadamente parte de estos "reglamentos". La FIA sólo puede conceder una excepción (weiver) en una situación especial, inevitable e individual. Una excepción (weiver) no puede modificar el sentido general del reglamento.

2.27. TARJETA AMARILLA

La Comisión de RALLYS puede conceder una tarjeta amarilla a un organizador de pruebas/ADN si se observa una grave falta de seguridad en los RALLYS y a propuesta de la Comisión de Caminos Cerrados. La Comisión de RALLYS puede decidir no incluir una prueba que haya recibido una tarjeta amarilla en el calendario del año siguiente.

2.28. TARJETA AZUL

La Comisión del Rally puede conceder una tarjeta azul a un organizador de eventos/ADN si se observa un incumplimiento grave del reglamento y de los compromisos asumidos (itinerario, estructura organizativa, etc.). Para ser incluido en el calendario del año siguiente, el organizador/ADN deberá aceptar y aplicar la lista de acciones decidida por la Comisión del Rally.

CAMPEONATOS Y PUNTOS

3. REQUISITOS DEL CAMPEONATO

Existen tres tipos de pruebas establecidas para el campeonato, a saber

- Pruebas regulares: dos tramos - distancia total comprendida entre 140 y 180 Km del recorrido
- Evento celebrado juntamente con el Campeonato del Mundo de Rallys (WRC)
- Prueba especial: Última prueba del Campeonato

3.1. ATRIBUCIÓN DE PUNTOS DE CAMPEONATO

3.1.1. Para cada título de Campeonato, se atribuirán puntos por cada rally teniendo en cuenta la clasificación final según la siguiente escala:

| | |
|-----|-----------|
| 1º | 30 puntos |
| 2º | 24 puntos |
| 3º | 21 puntos |
| 4º | 19 puntos |
| 5º | 17 puntos |
| 6º | 15 puntos |
| 7º | 13 puntos |
| 8º | 11 puntos |
| 9º | 9 puntos |
| 10º | 7 puntos |
| 11º | 5 puntos |
| 12º | 4 puntos |
| 13º | 3 puntos |
| 14º | 2 puntos |
| 15º | 1 punto |

3.1.2. Si el rally es un Evento Especial, se atribuirán los puntos teniendo en cuenta la clasificación final y por clases según la siguiente escala:

| | |
|-----|-----------|
| 1º | 45 puntos |
| 2º | 36 puntos |
| 3º | 31 puntos |
| 4º | 28 puntos |
| 5º | 25 puntos |
| 6º | 22 puntos |
| 7º | 19 puntos |
| 8º | 16 puntos |
| 9º | 13 puntos |
| 10º | 10 puntos |
| 11º | 7 puntos |
| 12º | 6 puntos |
| 13º | 4 puntos |
| 14º | 3 puntos |
| 15º | 1 punto |

3.1.3. Atribución de puntos reducidos

Si uno de los RALLYS puntuables para el Campeonato, no pudiera disputarse en su totalidad, los puntos se atribuirán en función de la clasificación establecida.

- Puntos completos si se ha recorrido más del 50% de la longitud prevista de las especiales,
- Se concederán cincuenta por ciento de los puntos si se ha recorrido entre el 25% y el 50% de la longitud prevista de pruebas especiales.
- No se concederá ningún punto si se ha recorrido menos del 25% de la longitud prevista de las pruebas especiales.
- **En caso de decimales, se redondeará el decimal al número entero más próximo, y en caso que fuera 0,5 se redondeará al entero inferior.**

En circunstancias excepcionales, la FIA podrá decidir aplicar un principio diferente para la atribución de puntos reducidos.

3.1.4. **Para este campeonato se atribuirán puntos adicionales según la siguiente escala, de acuerdo con la clasificación de la "Power Stage" según el Art. 50.4.**

| | |
|----|----------|
| 1º | 5 puntos |
| 2º | 4 puntos |
| 3º | 3 puntos |
| 4º | 2 puntos |
| 5º | 1 puntos |

3.1.5. Para puntuar en cualquier Campeonato de Pilotos, la persona designada como piloto en el formulario de inscripción debe conducir el vehículo en las Pruebas Especiales, salvo en caso de fuerza mayor ocurrida durante la competición, notificada a los Comisarios Deportivos y reconocida por ellos.

3.2. NÚMERO DE RESULTADOS PARA LA CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

Se tendrán en cuenta todos los resultados, según lo establecido en el próximo inciso.

3.3. REQUISITOS MÍNIMOS DE PARTICIPACIÓN

Para obtener el título de Campeón Regional FIA Codasur o ingresar en las clasificaciones generales del campeonato, será necesario que el Piloto haya participado en un mínimo de tres (3) eventos de los cuales:

- 3.3.1. Un (1) evento deberá ser el que se lleva a cabo en el territorio, que haya emitido su licencia deportiva.
- 3.3.2. Un (1) evento deberá ser fuera del territorio que emitió su licencia deportiva.
- 3.3.3. Deberá participar del último evento/rally del Campeonato Regional FIA Codasur.
- 3.3.4. En caso de que el último evento se realice en el país donde se emitió la licencia de competidor, éste deberá participar en dos eventos fuera del país que emitió su licencia deportiva.

Los copilotos sumarán los mejores tres (3) eventos en los que participen, debiendo cumplir el requisito del punto 3.3.3.

3.4. NÚMERO DE PRUEBAS DEL CAMPEONATO

El número máximo de pruebas del Campeonato es de cinco (5), que se correrán en la Región FIA CODASUR.

3.5. INSCRIPCIÓN

No existe inscripción previa en el Campeonato CODASUR de la FIA.

4. CAMPEONATOS PARA PILOTOS Y COPILOTOS

Remitirse al reglamento del Campeonato correspondiente (si procede).

5. CAMPEONATO PARA FABRICANTES O EQUIPOS

Remitirse al reglamento del Campeonato correspondiente (si procede).

6. CAMPEONATOS DE APOYO

6.1. CAMPEONATO FIA CODASUR 2 DE RALLYS PARA PILOTOS Y COPILOTOS

El Campeonato FIA CODASUR 2 Rally es un Campeonato para Pilotos y Copilotos que participen en las pruebas con coches de la clase RC2N, tal y como se define en el Art. 12.2.

6.2. CAMPEONATO FIA CODASUR 3 DE RALLYS PARA PILOTOS Y COPILOTOS

El Campeonato FIA CODASUR 3 de Rallys es un Campeonato para Pilotos y Copilotos que participen en las pruebas con coches del grupo Rally3 que cumplan con el Anexo J de la FIA.

6.3. CAMPEONATO FIA CODASUR 4 DE RALLYS PARA PILOTOS Y COPILOTOS

El Campeonato FIA CODASUR 4 de Rallys es un Campeonato para Pilotos y Copilotos que participen en las pruebas con coches de las clases RC4 y RC5 que cumplan con el Anexo J de la FIA.

6.4. PUNTOS

Para la adjudicación de puntos, se extraerá de la clasificación final una lista separada de los pilotos y copilotos elegibles para puntuar en ese rally específico. Los puntos obtenidos en cada Campeonato serán siempre a nombre del Piloto y Copiloto.

7. CAMPEONATO JUNIOR

Consulte el reglamento del campeonato correspondiente (si procede).

8. EMPATE EN UN CAMPEONATO

8.1. PILOTOS Y COPILOTOS

Para establecer la clasificación final y/o provisional de un Campeonato, la regla para decidir entre pilotos y copilotos que hayan obtenido exactamente el mismo total de puntos será:

- 8.1.1. Según el mayor número de primeros puestos, luego segundos puestos, luego terceros puestos, etc., obtenidos en las clasificaciones finales de sus respectivos Campeonatos, contando únicamente los RALLYS que hayan servido para constituir su total de puntos;
- 8.1.2. Según el mayor número de primeros puestos obtenidos en las clasificaciones finales de sus respectivos Campeonatos, teniendo en cuenta únicamente los RALLYS en los que hayan participado todos los pilotos y/o copilotos implicados, valiendo más un 11º puesto que cualquier número de 12º puestos, valiendo más un 12º puesto que cualquier número de 13º puestos, y así sucesivamente.
- 8.1.3. En caso de nuevo empate, el vencedor será el piloto y/o copiloto que haya obtenido el mayor número de puntos en la prueba final del Campeonato. Si no hay ningún piloto/copiloto empatado clasificado, se considerará la penúltima prueba y así sucesivamente.

8.2. FABRICANTES O EQUIPOS (SI PROCEDE)

La regla para decidir entre fabricantes o equipos inscritos que hayan obtenido exactamente el mismo total de puntos será la siguiente:

- 8.2.1. Según el mayor número de primeros puestos obtenidos en las pruebas de clasificación por cada constructor o equipo, teniendo en cuenta únicamente el primer puesto por rally de cada constructor o equipo.
- 8.2.2. Según el número de 9º puestos, 10º puestos, etc., valiendo más un 9º puesto que cualquier número de 10º puestos y así sucesivamente.
- 8.2.3. En caso de nuevo empate, la propia FIA decidirá el vencedor y decidirá entre los demás fabricantes o equipos empatados en función de cualquier otra consideración que considere oportuna.

9. CRITERIOS PARA LOS PILOTOS PRIORITARIOS

9.1. PILOTOS PRIORITARIOS DE LA FIA

- Pilotos que hayan sido P1 en el Campeonato del Mundo de RALLYS de la FIA en uno de los tres años anteriores.
- Pilotos que hayan ganado el Campeonato WRC2 o el Campeonato WRC3 en los tres años anteriores.
- Pilotos que hayan ganado un Campeonato Regional de RALLYS de la FIA en los tres años anteriores.
- Pilotos que hayan ganado el FIA European Rally Trophy el año anterior.

9.2. REPOSICIONAMIENTO DE PILOTOS PRIORITARIOS

Los Comisarios Deportivos podrán reposicionar a un piloto prioritario FIA cuando se haya inscrito en un vehículo que, en opinión de los Comisarios, no justifique que se beneficie de su prioridad en el orden de salida inicial.

10. CARACTERÍSTICAS DEL RALLY

10.1. DURACIÓN Y PROGRAMA

Todos los rallies deberán programarse de la siguiente manera:

Jueves: reconocimiento - control administrativo - verificación.

Viernes: reconocimiento - verificaciones - shakedown - prueba clasificatoria (opcional) -- prueba súper especial (opcional) La salida ceremonial (si está incluida en el programa), puede realizarse el jueves o el viernes antes del inicio de la etapa 1.

Sábado: Etapa 1

Domingo: Etapa 2 - Ceremonia de entrega de premios

Si el rally está incluido en una prueba que forma parte del Campeonato del Mundo de Rallys (WRC), la duración y el horario se detallarán en el Reglamento Particular.

10.2. DISTANCIAS

- La distancia total de las especiales deberá estar comprendida entre 140 km y 180 km, dividida en dos tramos.
- La distancia total de las especiales en los Rallys compartidos con el WRC será acordada entre FIA Codsaur y el Organizador y mencionada en el Reglamento Particular.
- Si el rally se considera un Evento Especial, la distancia total de las pruebas especiales deberá estar comprendida entre 170 y 200 kilómetros, dividida en dos etapas.

- La longitud de las etapas debe considerarse entre un mínimo del 35% y un máximo del 65% de dicho recorrido.
- La longitud máxima de las etapas especiales es de 40 km.
- Como referencia, la velocidad media máxima de las etapas especiales debe de ser posible ser inferior a 130 km/h.
- Si la distancia entre los parques de servicio es superior a 80 km, debe implementarse un área de reabastecimiento suplementaria.

10.3. SUPERFICIE DE LAS RUTAS

La superficie de las rutas que se utilizarán para correr las especiales podrán ser de grava o asfalto.

10.4. PROGRAMAS DE LOS RALLYS

10.4.1. El programa de un rally deberá seguir el orden siguiente:

- Reconocimiento
- Verificación Administrativa (también puede tener lugar antes del comienzo del reconocimiento)
- Verificación Técnica
- Práctica libre / Prueba de clasificación (si procede)
- Pruebas Oficiales - Shakedown (si procede)
- Salida ceremonial (si procede)
- Rally
- Ceremonia del podio

10.4.2. La ceremonia del podio se celebrará dentro de la hora siguiente a la llegada del primer vehículo al servicio final.

10.5. RESPETO DEL ITINERARIO OFICIAL Y DEL PROGRAMA DEPORTIVO

- 10.5.1. Salvo en caso de fuerza mayor, el Director de la Prueba deberá velar por el respeto del itinerario.
- 10.5.2. No se tomará en consideración ninguna objeción formulada inmediatamente antes o durante el desarrollo del rally, salvo aprobación del Jefe de Seguridad.

OFICIALES

11. OFICIALES Y DELEGADOS

11.1. COMISARIOS

El colegio de comisarios (los comisarios) estará compuesto siempre por tres miembros. El presidente y un miembro serán designados por la FIA y serán de nacionalidad distinta a la del país organizador. El tercer miembro será designado por la ADN del país organizador del rally. Deberá existir un enlace de comunicación permanente entre los comisarios y el director de la prueba. Durante el desarrollo del rally, al menos uno de los comisarios deberá encontrarse en las proximidades del cuartel general del rally.

11.2. DELEGADOS DE LA FIA

Los siguientes delegados podrán ser designados por la FIA y cada uno de ellos redactará un informe sobre sus responsabilidades en el rally:

11.2.1. Delegado Deportivo de la FIA

El delegado deportivo de la FIA estará en contacto con el director de la prueba y con todos los demás oficiales y delegados de la FIA designados. El delegado deportivo de la FIA también podrá desempeñar la función de observador de la FIA.

11.2.2. Delegado técnico de la FIA

El Delegado Técnico de la FIA estará en contacto con el Director de la Prueba y será el principal responsable de todas las cuestiones técnicas.

11.2.3. Delegado de seguridad de la FIA

El Delegado de seguridad de la FIA es el responsable específico de controlar la seguridad del público y de los medios de comunicación. Tiene la facultad de retrasar la salida de una especial un máximo de 30 minutos si considera que las condiciones de seguridad no son satisfactorias.

Si las condiciones de seguridad no pueden cumplirse dentro de este periodo de tiempo, o en caso de que la especial no se lleve a cabo de acuerdo con el manual de seguridad final presentado (véase el Anexo IX - Art. 19.6.2), y se pudiera crear un peligro importante en opinión del Delegado de Seguridad de la FIA (si ha sido designado), o del Observador de la FIA, el Delegado de Seguridad de la FIA solicitará al Director de la Prueba que anule la especial. En caso de que el Director de la Prueba decida no seguir la petición del Delegado de Seguridad de la FIA (si ha sido designado) o del Observador de la FIA de anular la especial, el Delegado de Seguridad de la FIA (si ha sido designado) o el Observador de la FIA podrán informar a los Comisarios Deportivos. El Delegado de Seguridad (si ha sido designado) o el Observador de la FIA se reservan el derecho de informar a la Comisión de Caminos Cerrados de un problema grave de seguridad que pueda dar lugar a la imposición de una Tarjeta Amarilla a la prueba.

11.2.4. Delegado de Prensa de la FIA

El delegado de prensa de la FIA se encargará de todos los asuntos relacionados con los medios de comunicación, incluidas las conferencias de prensa de la FIA previas y posteriores al rally.

11.2.5. Delegado Médico de la FIA

El delegado médico de la FIA se pondrá en contacto con el médico jefe (del rally) en relación con todos los aspectos médicos, incluidas las sesiones informativas previas al rally.

11.2.6. Observador(es) de la FIA

El(los) observador(es) de la FIA revisará(n) todos los aspectos del rally y completará(n) el formulario de informe de la FIA correspondiente.

11.3. ENCARGADO DE RELACIONES CON LOS COMPETIDORES (ERC)

La principal función del ERC es proporcionar información o aclaraciones a los competidores/equipos en relación con el reglamento y el desarrollo del rally. Debe haber al menos un ERC en cada rally que debe ser fácilmente identificable por los competidores / tripulaciones.

AUTOS ELEGIBLES PARA PARTICIPAR EN LOS RALLYS DEL CAMPEONATO REGIONAL DE LA FIA

12. AUTOS ELEGIBLES

12.1. CLASES

| CLASES | GRUPOS | |
|--------|---|--|
| RC2 | Grupo Rally2 | – Grupo Rally 2 Autos en conformidad con el Art. 261 del Anexo J 2024 |
| | Grupo Rally2 Kit (VR4K) | – Autos equipados con el kit R4 conforme al Art. 260E del Anexo J 2024 |
| | Grupo NR4 sobre 2000cc | – Autos Grupo N en conformidad con el Art. 254 del Anexo J 2019 |
| | S2000-Rally: 2.0 Atmosférico | – Autos Súper 2000 - (en conformidad con el Art. 254A del Anexo J 2013) |
| | Grupo R4 (Vr4) (no valido en Europa) | – Autos Grupo R4 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2018 |
| RGT | AUTOS RGT | – Autos Grupo RGT en conformidad con el Art. 256 del Anexo J 2019 – Autos Grupo RGT en conformidad con el Art. 256 del Anexo J 2024 |
| RC3 | Rally3 (atmosférico sobre 1390cc hasta 2000cc y turbo sobre 927cc hasta 1620cc) | – Autos Grupo Rally 3 homologados desde el 01/01/2021 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2024 |
| RC4 | Rally4 (atmosférico sobre 1390cc hasta 2000cc y turbo sobre 927cc hasta 1333cc) | – Autos Grupo Rally 4 homologados desde el 01/01/2019 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2024 – Autos Grupo R2 homologados antes del 31/12/2018 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2018 |
| | R3 (atmosférico sobre 1600cc hasta 2000cc y turbo sobre 1067cc y hasta 1333cc) | – Autos Grupo R homologados antes del 31/12/2019 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2019 |
| | R3 (Turbo / hasta 1620 cc / nominal) | – Autos Grupo R homologados antes del 31/12/2019 en conformidad con el Art. 260D del Anexo J 2019 |
| | Grupo A hasta 2000cc | – Autos Grupo A en conformidad con el Art. 255 del Anexo J 2019 |
| RC5 | Rally5 (atmosférico hasta 1600cc y turbo hasta 1333cc) | – Autos Grupo Rally 5 homologados desde el 01/01/2019 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2024 |
| | Rally5-kit (atmosférico o turbo hasta 1600cc) | – Autos Grupo Rally5-kit homologados desde el 01/01/2024 en conformidad con el Art. 260B del Anexo J 2024) |
| | Rally5 (atmosférico hasta 1600cc y turbo hasta 1067cc) | – Autos Grupo R1 homologados antes del 31/12/2018 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2018 |

12.2. DISPOSICIONES ADICIONALES

Los Autos homologados como Kit Car y Super 1600 no están permitidos.

- Para los pilotos inscritos con un auto de Rally2 que cumpla con el Anexo J 2024, Art. 261, será posible utilizar una parte antigua después de aplicar un joker/comodín (excepto los jokers/comodines de fiabilidad y seguridad).
- Para los pilotos inscritos con un auto de Rally Súper 2000 que cumpla con el Anexo J de 2013, Art. 255A, será posible utilizar erratas caducadas sin ninguna penalización.

- Un pasaporte técnico FIA es obligatorio para los autos S2000, Rally2 y RGT. (opcional para los inscritos en un rally de una Copa o Trofeo FIA).
- Los autos RGT que cumplan con el Anexo J 2019, Art. 256 deben tener un pasaporte técnico FIA RGT válido.
- Los autos Maxi Rally de 2400cc atmosféricos y 1600cc turbo están permitidos en la clase RC2.
- Los autos del Grupo NR4 de más de 2000cc (actual N4) forman una clase aparte denominada RC2N.

12.3. AUTOS NACIONALES/REGIONALES

Cuando un organizador admita autos homologados por la ADN, se aplicará lo siguiente:

- 12.3.1. Podrán utilizar parte o la totalidad del itinerario como en el Campeonato.
- 12.3.2. RALLYS ERT, MERC y APRC

Los autos nacionales, tal y como se definen en el Reglamento Particular, pueden figurar en la lista de inscritos y en las clasificaciones del rally del Campeonato. Sólo debe aplicarse el presente Reglamento Deportivo de los Rallys Regionales de la FIA y sólo se nombrará un colegio de Comisarios para toda la competición.

- 12.3.3. RALLYS ERC, ARC, CODASUR y NACAM

Se trata de dos competiciones separadas con reglamentos particulares y formularios de inscripción diferentes. Los vehículos nacionales nunca se mostrarán en una lista de inscripción conjunta, clasificación (oficial o no oficial) y/o resultados conjuntos de pruebas especiales durante o después de un rally del Campeonato. Los autos nacionales deberán correr una competencia separada después de los últimos vehículos inscritos en un rally del Campeonato.

- 12.3.4. Variación admisible de los artículos 12.3.2 a 12.3.3

Los autos homologados ADN con la aprobación de la FIA podrán participar, figurar en la lista de inscritos y puntuar en los RALLYS del Campeonato FIA ARC, APRC, MERC, NACAM y CODASUR. No obstante, estos autos deberán cumplir los requisitos de seguridad estipulados en el Anexo J, Art. 253.

- 12.3.5. Adicionalmente, el Campeonato Codasur de Rally puede permitir que autos homologados por la ADN compitan y puntúen en este campeonato.

La solicitud de homologación de estos para Codasur, deberá ser enviada a la Comisión de Rally Codasur adjuntando la documentación correspondiente.

Será necesario que los autos cumplan los requisitos/criterios específicos determinados por FIA/Codasur.

En las clases RC4, y RC5, se admitirán autos con homologación ADN/Codasur además de aquellos con homologación FIA.

NEUMATICOS

13. GENERAL

13.1. PARA TODOS LOS TIPOS DE VEHÍCULOS Y TODOS LOS COMPETIDORES

- 13.1.1. Conformidad

Todos los neumáticos deben cumplir lo dispuesto en este artículo, leído juntamente con el Anexo V.

- 13.1.2. Neumáticos moldeados

Todos los autos deben estar equipados con neumáticos del molde de la matriz. No está permitido cortar a mano o modificar el dibujo especificado de la banda de rodadura, a menos que se permita lo contrario en la versión del Reglamento Deportivo Regional.

13.1.3. Tratamiento de los neumáticos

- Cualquier tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos está prohibido.
- Se prohíbe cualquier dispositivo para calentar los neumáticos una vez montados en la llanta.
- Esté o no montado en la llanta, está permitido mantener los neumáticos en un ambiente calentado artificialmente por debajo de 35°C.

13.1.4. Código de barras

Cada neumático debe tener

- Dos números de código de barras moldeados idénticos (uno en cada lado del neumático / cada código de barras con un color diferente según lo definido por la FIA) suministrados por el proveedor de códigos de barras 2024 aprobado por la FIA, o:
- Un único número de código de barras moldeado suministrado por el proveedor de códigos de barras 2024 aprobado por la FIA.

Estos códigos de barras se utilizarán para comprobar que un vehículo lleva los mismos neumáticos entre cambios y que los competidores no superan las cantidades máximas permitidas. El código de barras del neumático debe ser siempre visible desde el exterior del vehículo.

13.1.5. Dispositivos para mantener el pleno rendimiento de los neumáticos

Está prohibido el uso de cualquier dispositivo para mantener el pleno rendimiento del neumático con una presión interna igual o inferior a la presión atmosférica. El interior del neumático (el espacio entre la llanta y la parte interna del neumático) debe llenarse únicamente con aire.

13.1.6. Llantas

No se permite ningún dispositivo diseñado para sujetar el neumático a la llanta.

13.1.7. Montaje del neumático

La presión máxima para montar el neumático en la llanta es de 8 bares a 20°C; esta presión debe permitir que el neumático se adhiera a las paredes exteriores de la llanta.

13.1.8. Neumático de asfalto (seco y mojado)

En todo momento durante el rally, la profundidad de la banda de contacto de los neumáticos de asfalto montados en el vehículo no debe ser inferior a 1,6 mm en al menos tres cuartas partes del dibujo de la banda de rodadura. El fabricante del neumático debe proporcionar marcas de control visibles. Los neumáticos de asfalto deben cumplir con el Anexo V y estar homologados por la FIA

Importante: no se permiten neumáticos homologados antes del 01/05/2013. Los pilotos podrán seguir utilizando las especificaciones homologadas anteriormente siempre que el dibujo de la banda de rodadura cumpla con el Anexo V.

Consulte la lista de neumáticos de asfalto homologables publicada en el sitio web de la FIA.

13.1.9. Neumático de asfalto para nieve

Si se permiten neumáticos con clavos en un rally, las normas sobre clavos y el método de control de estos debe figurar en el Reglamento Particular.

13.1.10. Neumático de grava

Ver Anexo J.

13.1.11. Neumático de gravilla con clavos para nieve

Si en un rally se autorizan los neumáticos con clavos, la reglamentación relativa a los clavos y el método de control deberán figurar en el Reglamento Particular.

13.1.12. Tipo de neumáticos a utilizar

Para el Campeonato Codasur de Rally se especificaran marca y modelo por Anexo.-

13.2. TODOS LOS COMPETIDORES INSCRITOS CON UN WORLD RALLY CAR

Aplicable únicamente para el WRC

13.3. TODOS LOS COMPETIDORES INSCRITOS CON UN VEHÍCULO RALLY2, RALLY2 KIT O RGT

Remitirse al reglamento del campeonato correspondiente (si procede).

13.4. PILOTOS NO PRIORITARIOS

Remitirse al reglamento del campeonato correspondiente (si procede).

13.5. PILOTOS INSCRITOS CON UN VEHÍCULO 2WD

Consulte el reglamento del campeonato correspondiente (si procede).

13.6. PILOTOS INSCRITOS CON VEHÍCULOS RGT

Consulte el reglamento del Campeonato correspondiente (si procede).

13.7. CONTROLES

En cualquier momento del rally se podrán efectuar controles para comprobar la conformidad de los neumáticos. Todo neumático no conforme será marcado con un sello especial y no deberá ser utilizado.

13.8. MARCADO DE NEUMÁTICOS / ZONAS DE CONTROL

Se podrá establecer una zona de marcado de neumáticos / lectura de códigos de barras a la salida de los parques de servicio autorizados o de las áreas de servicio remotas y antes de las Pruebas Oficiales - Shakedown-. Con el único fin de ayudar al procedimiento de marcado de neumáticos, un miembro del equipo por cada tripulación podrá acceder a esta zona.

La tripulación deberá detener su vehículo y esperar las instrucciones de los oficiales y/o delegados técnicos. En ausencia de estos, la tripulación puede abandonar la zona sin detenerse.

Se podrá establecer una zona de control de marcas de neumáticos a la entrada de los parques de servicio autorizados y de las áreas de servicio remotas.

13.9. TRAMOS DE RUTA

Cuando no estén involucradas Pruebas Especiales, se podrán utilizar neumáticos de dibujo no homologado en los tramos de carretera.

13.10. AJUSTE DE LA PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

Se permite el ajuste de la presión de los neumáticos:

- Cuando el tiempo de espera entre un CH que preceda a una especial y la salida de dicha especial sea superior a 13 minutos para cualquier competidor.
- En reagrupamientos de más de 10 minutos de duración para cualquier competidor, si van seguidos de una especial o superespecial.

13.11. SENSORES DE PRESIÓN Y SENSORES DE TEMPERATURA

Los sensores para medir la presión interna del aire y la temperatura de los neumáticos cuando el vehículo está en movimiento están permitidos y se recomiendan encarecidamente.

Si se utilizan estos sensores, debe haber al menos una luz de advertencia para notificar a la tripulación de un probable fallo.

Están prohibidos los sensores para medir la temperatura de la carcasa del neumático, del compuesto del neumático o de la llanta.

13.12. RUEDAS DE REPUESTO

Los autos pueden llevar un máximo de dos ruedas de repuesto y deben llevar al menos una rueda de repuesto, si así lo estipula el artículo del Anexo J para el grupo en cuestión.

Toda rueda completa montada en el auto o instalada en su interior durante el servicio deberá llegar al siguiente parque de servicio o a la siguiente área de servicio en la que se autorice el cambio de neumáticos. No se podrá montar ni desmontar ninguna rueda completa del vehículo en otro lugar que no sean los parques de servicio o las zonas donde se autorice un cambio de neumáticos.

13.13. PROVEEDOR DE NEUMÁTICOS EN EL PUNTO DE PARADA DE LA PRUEBA ESPECIAL

Se autoriza la presencia de representantes del proveedor o proveedores de neumáticos designados por la FIA en el punto de stop de las pruebas especiales. En ese punto, podrán efectuarse controles visuales y de temperatura y recogerse los datos relativos a los productos de la empresa.

Si un proveedor de neumáticos incluido en la Lista de Neumáticos de Asfalto Admisibles es también un competidor o un apoyo significativo de un competidor, sus representantes que acudan al punto de stop deben ser diferentes de los miembros del equipo del competidor (que deben figurar en la lista de acuerdo con el Art. 9.15.3 del Código).

13.14. DISPONIBILIDAD DE NEUMÁTICOS

Todos los neumáticos usados en los Campeonatos Regionales de Rally deberán estar comercialmente disponibles.

14. SUMINISTRO DE NEUMÁTICOS

Remitirse al reglamento del Campeonato correspondiente (si procede).

15. CANTIDADES DE NEUMÁTICOS

Consulte el reglamento del campeonato correspondiente.

COMPONENTES MECANICOS

16. COMPONENTES MECÁNICOS

16.1. SUSTITUCIÓN DEL MOTOR

- 16.1.1. En caso de avería del motor entre las verificaciones técnicas y el primer control horario, (CH0), se permite el cambio de motor, sin penalización.

Esta acción deberá ser verificada por el delegado técnico antes del mencionado control horario.

- 16.1.2. Aparte de lo anterior, se debe utilizar el mismo bloque motor y la misma carrocería desde el momento de pasar las verificaciones técnicas hasta el final del rally.

16.2. TURBOCOMPRESORES

- 16.2.1. El turbocompresor y el compresor se denominarán en lo sucesivo "compresor".
- 16.2.2. Siguen siendo aplicables los reglamentos vigentes relativos al restrictor de aire y al marcado (Art. 254-6.1 y 255-5.1.8.3 del Anexo J).
- 16.2.3. En Codasur no se precintan los turbocompresores en la verificación técnica previa. Se precintarán durante el evento si se utilizan.
- 16.2.4. Los compresores llevarán el número del vehículo y se utilizarán exclusivamente en ese vehículo.
- 16.2.5. Todos los compresores usados deben permanecer precintados desde la verificación previa al rally hasta el final del rally para que los verificadores puedan comprobar su conformidad.
- 16.2.6. Las reglas anteriores también son obligatorias para todos los vehículos cuyos compresores no estén equipados con un limitador de aire. En este caso, los compresores se marcarán únicamente a efectos de recuento.
- 16.2.7. Para los vehículos de Rally2, el sistema de control de sobrealimentación homologado por la FIA (válvula pop-off, ver lista técnica de la FIA n°43) debe ser verificado y sellado (según el Art. 261 del Anexo J) en las verificaciones previas al evento. Deberá permanecer precintado hasta el final del rally, excepto con la aprobación del delegado técnico de la FIA.

16.3. TRANSMISIONES

- 16.3.1. Por cada vehículo de los pilotos prioritarios de la FIA, se podrá utilizar en cada rally una caja de cambios de repuesto y un juego de diferenciales de repuesto (delantero y/o central y/o trasero).
- 16.3.2. En Codasur no se precintan las transmisiones que no se precintaron en la verificación técnica previa. Se precintarán durante el evento si se utilizan.
- 16.3.3. El marcado/sellado permitirá al participante sustituir el embrague y los accesorios asociados.
- 16.3.4. Todos los componentes estarán identificados por precintos que lleven el mismo número.
- 16.3.5. Todo marcado/sellado se realizará de acuerdo con los detalles publicados por la FIA para los diferentes modelos de vehículo.
- 16.3.6. Las cajas de cambio y los diferenciales podrán cambiarse en cualquier parque de servicio, siempre que se haya informado previamente a los Comisarios Tecnicos de la intención de hacerlo.
- 16.3.7. A condición de que los precintos y marcas de una(s) caja(s) de cambios/diferencial(es) desmontada(s) permanezcan intactos, las piezas podrán reutilizarse en el mismo vehículo.
- 16.3.8. El marcado/sellado debe permanecer intacto desde el control previo al rally hasta el final de este. Los verificadores técnicos podrán controlar el marcado/sellado en cualquier momento y al final del rally podrán desmontar las piezas para comprobar su conformidad.

16.4. EXTINTORES MANUALES

En caso de incendio fuera del vehículo del competidor, se podrá entregar uno de los extintores manuales para ayudar a combatir el fuego. Este extintor debe ser sustituido lo antes posible, en el próximo parque de servicio o Parc Fermé (ver Art. 63.5.1).

17. COMPONENTES MECÁNICOS - FABRICANTES Y EQUIPOS WRC

Aplicable sólo para WRC

18. REQUISITOS ADICIONALES DEL VEHÍCULO

18.1. CÁMARAS A BORDO

- 18.1.1. Si lo requiere el organizador o el Promotor del Campeonato (si procede), el vehículo de competición debe llevar una cámara a bordo u otro dispositivo de grabación. Éste será

instalado por el organizador o el Promotor del Campeonato de acuerdo con el Art. 253-2 del Anexo J y aprobado por el verificador técnico.

- 18.1.2. El competidor de cualquier vehículo que lleve una cámara a bordo debe tener el acuerdo previo del organizador o del Promotor del Campeonato (si lo hubiera). Las cámaras autorizadas se identificarán mediante una pegatina adhesiva y deberán estar montadas en el vehículo en el momento de las verificaciones.
- 18.1.3. Los competidores que deseen utilizar una cámara deben proporcionar la siguiente información al organizador o al Promotor del Campeonato (si lo hubiera) al menos una semana antes del inicio del reconocimiento: nombre del competidor, número de vehículo, dirección del competidor, uso de la filmación y marca y modelo del dispositivo(s) utilizado(s).
- 18.1.4. Previo consentimiento del competidor, el Director de Carreras podrá autorizar a la empresa oficial de televisión a entrar en el Parque Fermé/Parque Cerrado durante la noche para mantener las cámaras a bordo, a condición de que estén acompañadas por un comisario o un oficial del rally.
- 18.1.5. Cualquier interferencia con el/los sistema/s durante el rally dará lugar a que el competidor sea denunciado a los Comisarios.

18.2. SISTEMA DE SEGUIMIENTO

Para el Campeonato de Rally Codasur de la FIA, el uso de un sistema electrónico de seguimiento de seguridad con transmisión GPRS o Satelital a bordo es obligatorio, se recomienda la contratación de los proveedores establecidos y equipos homologados en la Lista Técnica 98.

18.3. NIVEL DE RUIDO EN LAS ESPECIALES

Por razones de seguridad, únicamente en las especiales, se recomienda la posibilidad de puentear el silenciador del escape, siempre que la salida de los gases de escape sea conforme al Anexo J y, para los vehículos equipados con catalizador, que los propios gases pasen por dicho catalizador. En cualquier momento en los tramos de la ruta, el nivel de ruido debe estar en conformidad con el Anexo J.

DOCUMENTOS NORMALIZADOS Y VISADO FIA

19. DOCUMENTOS NORMALIZADOS FIA

19.1. GENERALIDADES

La Guía Oficial de Rallies no es obligatoria para los campeonatos FIA/Codasur.

Deberán respetarse el formato y el procedimiento de los siguientes documentos que figuran en el Anexo II:

- Reglamento Particular (formato electrónico y/o impreso)
- Boletines (formato electrónico y/o impreso)
- Guía del Rally 1 y/o 2 (formato electrónico)
- Itinerario (formato electrónico y/o impreso)
- Libro de ruta (formato electrónico y/o impreso)
- Tarjeta de asistencia (formato impreso)
- Formulario de inscripción (formato electrónico y/o impreso)
- Listas de inscripción (formato electrónico)
- Listas de salida y resultados en el rally (formato electrónico y/o impreso)
- Libro de seguridad de los medios de comunicación (formato electrónico y/o impreso), opcional

Los documentos oficiales como las clasificaciones provisionales y finales y los resultados, boletines y decisiones deben publicarse en un tablón de anuncios oficial digital y/o físico, junto con el tiempo de publicación

Los documentos que se publiquen electrónicamente no podrán modificarse una vez publicados en el sitio web de los organizadores, a menos que se informe a todos los competidores y oficiales y se destaquen las modificaciones. Cualquier documento que requiera la aprobación de la FIA antes de su publicación no podrá ser modificado sin la aprobación de la FIA.

19.2. ROAD BOOK/ITINERARIO

Todas las tripulaciones recibirán un Road Book que contendrá una descripción detallada del itinerario obligatorio. El itinerario obligatorio del rally está definido en el Road Book por los diagramas de dirección de la ruta y, entre los diagramas de dirección de la ruta, por la ruta definida. Además, en las especiales, los organizadores podrán poner barreras o cualquier otro obstáculo cuando consideren que los competidores se han desviado de la ruta durante el reconocimiento o durante la disputa del primer recorrido de las etapas. Todas las modificaciones efectuadas deberán ser comunicadas a todos los competidores antes de la salida de la prueba en cuestión. El libro de ruta podrá estar disponible sólo o parcialmente en formato PDF. El uso de un libro de ruta electrónico debe mencionarse en el Reglamento Particular y debe estar disponible a más tardar en la publicación de la lista de inscriptos.

Cualquier desviación será comunicada a los Comisarios Deportivos.

19.3. TARJETAS DE TIEMPOS

19.3.1. Cada tripulación es responsable de:

- Su tarjeta de tiempo.
- Presentar la tarjeta de tiempo en los controles y de la exactitud de las anotaciones.
- Cualquier anotación hecha en la tarjeta de tiempo.

19.3.2. El oficial deportivo correspondiente es la única persona autorizada a hacer anotaciones en la tarjeta de tiempos, excepto en las secciones marcadas "para uso del competidor".

19.3.3. En caso de ausencia de marca o firma en un control, de ausencia de anotación de tiempo en un control horario, o de no entrega de la tarjeta de tiempo en cada control, el Director de la Prueba podrá, en un caso excepcional, llevar a cabo una investigación, utilizando los registros electrónicos (GPS), los documentos oficiales y/o cualquier otro recurso a su disposición. Si se comprueba que, a pesar de todo, la tripulación en cuestión ha pasado correctamente el control, aparte de lo mencionado anteriormente, aplicará una penalización de 1 minuto. Además, si procede, se aplicará una penalización de conformidad con el Art. 44.2.10. En caso contrario, se considerará que la tripulación en cuestión se ha retirado en ese control. Esta información será notificada por el Director de la Prueba al competidor en cuestión al final de la siguiente sección, como muy tarde en la sección anterior a un reagrupamiento nocturno.

Alternativamente, en caso de incertidumbre sobre las circunstancias, el Director de la Prueba informará del caso a los Comisarios Deportivos para su consideración.

19.3.4. Cualquier divergencia entre los tiempos anotados en la tarjeta de tiempos de la tripulación y los anotados en los documentos oficiales del rally será objeto de una investigación por parte del Director de la Prueba.

20. EXPEDICIÓN DE UN VISADO FIA

Ver Anexo IX - Especificaciones de los requisitos de organización.

SEGURO

21. COBERTURA DEL SEGURO

21.1. DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DEL SEGURO

El Reglamento Complementario debe dar detalles relativos a la cobertura de seguro contratada por los organizadores. El certificado deberá mencionar a los competidores, al Promotor (si lo hubiera), a la FIA y a los oficiales del rally (descripción de los riesgos y sumas cubiertas). El importe cubierto deberá expresarse en USD o Euros

21.2 COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- 21.1.1. La prima de seguro que debe incluirse en los derechos de inscripción debe garantizar una cobertura adecuada de la responsabilidad civil frente a terceros (responsabilidad civil).
- 21.1.2. La cobertura de Responsabilidad Civil será adicional y sin perjuicio de cualquier póliza de seguro personal que posea un competidor o cualquier otra persona física o jurídica que participe en el rally.
- 21.1.3. La cobertura del seguro debe estar vigente al menos durante el Shakedown o Práctica Libre y la Prueba Clasificatoria y luego, para los competidores que corran dentro del itinerario del rally, desde el inicio del primer elemento de competencia hasta el final del rally o en el momento del retiro definitivo o desclasificación. Los vehículos que se hayan retirado y vuelto a poner en marcha no se considerarán definitivamente retirados.

21.2. EXCLUSIÓN DE COBERTURA

Los vehículos de servicio y los vehículos utilizados para el reconocimiento, incluso los que llevan placas especiales expedidas por los organizadores, no están cubiertos por la póliza de seguro del rally.

INSCRIPCIONES

22. PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

22.1. PRESENTACIÓN DE LOS FORMULARIOS DE INSCRIPCIÓN (SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN)

La fecha límite de inscripción se mencionará en el Reglamento Particular.

Para las tripulaciones extranjeras, se recomienda cerrar las inscripciones, una semana antes del inicio de los controles administrativos, con el fin de efectuar los trámites aduaneros de orden de la organización.

Para tripulaciones nacionales se recomienda hasta el martes de la semana en que se celebrará el evento.

22.2. MODIFICACIONES EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

Un participante puede sustituir libremente el vehículo declarado en el formulario de inscripción por otro de la misma clase, hasta el momento de las verificaciones.

22.3. AUTORIZACIONES ADN

Los competidores extranjeros, pilotos y copilotos, deberán presentar una autorización de acuerdo con el Art. 3.9.4 del Código Deportivo Internacional.

22.4. CAMBIO DE COMPETIDOR Y/O MIEMBRO(S) DE LA TRIPULACIÓN

Se permite el cambio de competidor hasta el cierre de inscripciones. Sólo el competidor inscrito en la prueba podrá realizar esta solicitud.

Después del cierre de inscripciones, un miembro de la tripulación puede ser reemplazado con el acuerdo de:

- Los organizadores, antes del inicio de las verificaciones administrativas.
- Los comisarios, después del inicio de las verificaciones y antes de la publicación del orden de largada.

Sólo la FIA podrá autorizar la sustitución de ambos miembros de la tripulación o del competidor después del cierre de inscripciones.

22.5. COMPROMISOS DE LOS COMPETIDORES Y DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Por el mero hecho de firmar el formulario de inscripción, el competidor y la tripulación se someten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el Código y sus Anexos, el presente reglamento y el Reglamento Particular del rally.

23. FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

23.1. RESPETO DE LAS FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

Las fechas de cierre de las inscripciones en cada rally individual deben respetarse, independientemente de los plazos de inscripción del Campeonato.

23.2. FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

La fecha estándar de cierre de las inscripciones debe ser a más tardar 2 semanas antes del inicio del rally.

24. DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

24.1. ACEPTACIÓN DEL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

Una solicitud de inscripción sólo será aceptada si va acompañada del importe total de los derechos de inscripción.

24.2. REEMBOLSO DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción se reembolsarán íntegramente

- A los candidatos cuya inscripción no haya sido aceptada.
- En caso de que el rally no se celebre.

24.3. REEMBOLSO PARCIAL DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción podrán ser reembolsados parcialmente en las condiciones previstas en el reglamento particular.

24.4. DERECHOS DE INSCRIPCIÓN PARA COMPETIDORES EXTRANJEROS

Es opcional para el organizador que los competidores con licencias que no hayan sido emitidas por el país organizador no paguen derechos de inscripción.

25. CLASES

25.1. CAMBIO DE CLASE INSCRIPTA

En el momento de las verificaciones, si un vehículo presentado no corresponde al grupo y/o clase en el que fue inscrito, los Comisarios Deportivos podrán transferirlo al grupo y/o clase apropiado recomendado por el Delegado Técnico de la FIA o el Jefe de Verificadores.

IDENTIFICACION DE LOS VEHICULOS

26. NÚMEROS ASIGNADOS POR TEMPORADA

Aplicable sólo para WRC

27. NÚMEROS DE COMPETICIÓN**27.1. GENERALIDADES**

- 27.1.1. El organizador proporcionará a cada tripulación el número de identificación, que deberá colocarse en su vehículo en las posiciones indicadas antes de las verificaciones.
- 27.1.2. Toda publicidad en esta identificación es obligatoria y no puede ser rechazada por los competidores. No se permite ninguna modificación de estos paneles.

27.2. PANELES DE LAS PUERTAS DELANTERAS

- 27.2.1. Dos paneles de puerta delantera de 67 cm de ancho por 17 cm de alto, incluyendo un marco blanco de 1 cm. Cada uno de estos paneles comprenderá un cuadro de números de competición de color negro mate que estará siempre en la parte delantera del panel. Los números serán de color amarillo fluorescente (PMS 803), de 14 cm de altura y con una anchura de trazo de 2 cm. El resto de este panel está reservado a la publicidad obligatoria del organizador.
- 27.2.2. Cada panel se colocará horizontalmente en el borde anterior de cada puerta delantera, con el número en la parte delantera. La parte superior de la placa estará entre 7 cm y 10 cm por debajo del límite inferior de la ventana.
- 27.2.3. A menos de 10 cm de este panel no se colocará ninguna señalización que no sea el esquema de colores del vehículo.

27.3. LUNETAS TRASERAS

No aplicable a FIA/Codasur.

27.4. VENTANILLAS LATERALES

Dos números para cada ventanilla lateral trasera, que tendrán una altura de 20 cm y una anchura de trazo de 25 mm, serán de color naranja fluorescente (PMS 804) y podrán ser reflectantes. Estos números se colocarán en las ventanillas laterales traseras junto al nombre de la tripulación.

27.5. PANEL DEL TECHO

- 27.5.1. Un panel de techo, de 50 cm de ancho por 52 cm de alto, que se colocará en el techo con la parte superior hacia la parte delantera del vehículo. Un número de competición negro mate, de 5 cm de ancho por 28 cm de alto, se mostrará sobre un fondo blanco mate de 50 cm de ancho por 38 cm de alto.
- 27.5.2. Cualquier publicidad obligatoria del organizador debe caber en una zona de la misma anchura (50 cm) y 14 cm de altura (o 2 x 7 cm de altura), situada encima y/o debajo de los números.
- 27.5.3. Queda a discreción de los organizadores distribuir los paneles del techo a los competidores.

27.6. PLACA FRONTAL

Opcional para FIA/Codasur

Una placa encajada en un rectángulo de 43 cm de ancho por 21,5 cm de alto que deberá incluir al menos el número de competición y el nombre completo del rally.

28. NOMBRES DEL PILOTO Y DEL COPILOTO

28.1. VENTANILLAS LATERALES TRASERAS

La(s) primera(s) inicial(es) y apellido(s) del piloto y del copiloto, así como las banderas nacionales del país de la ADN del que hayan obtenido su licencia, deberán figurar en la ventanilla lateral trasera a ambos lados del vehículo, junto al número de competición. Los nombres deben ser:

En Helvética blanca.

En mayúsculas la(s) inicial(es) y la primera letra de cada nombre, y el resto en minúsculas.

De 6 cm de alto y con una anchura de trazo de 1 cm.

El nombre del piloto será el superior en ambos lados del vehículo.

28.2. PLACAS DE PUERTA / NÚMEROS DE COMPETICIÓN / NOMBRES DE LOS PILOTOS



29. PUBLICIDAD

29.1. Los competidores están autorizados a fijar cualquier tipo de publicidad en sus vehículos, siempre que:

- Esté autorizada por las leyes nacionales y los reglamentos de la FIA.
- No sea ofensiva.
- No sea de naturaleza política o religiosa.
- Respete el reglamento sobre los números de competición.
- No interfiera con la visión de la tripulación a través de las ventanillas.
- Respete las disposiciones del Art. 10.6.2 del Código.

29.2. El nombre de un fabricante de vehículos móviles no puede asociarse al nombre de un rally ni figurar en los espacios publicitarios obligatorios del organizador.

29.3. PUBLICIDAD OBLIGATORIA DEL ORGANIZADOR

El texto de toda publicidad obligatoria del organizador debe estar claramente indicado en el Reglamento Particular, o en un boletín oficial antes del cierre de las inscripciones del rally.

El Organizador deberá disponer de un panel de 40 cm de alto x 25 cm de ancho, situado en la parte delantera de las puertas delanteras.

Si el evento se realiza conjuntamente con un rally WRC, el Reglamento Particular establecerá los requisitos del Art. 27 - IDENTIFICACIÓN DEL AUTO.

29.4. PUBLICIDAD FACULTATIVA DEL ORGANIZADOR

- 29.4.1. El organizador podrá exigir a los competidores que lleven publicidad facultativa. Si un competidor rechaza esta publicidad, el importe de la inscripción no podrá ser superior al doble. En cualquier caso, este suplemento estará limitado a 2.000 euros.
- 29.4.2. El campo de actividad de los anunciantes opcionales deberá ser especificado siempre por el organizador. No se podrá imponer a un competidor ningún suplemento por publicidad facultativa que haga referencia a una marca de vehículo, neumáticos, carburante o lubricante, si el competidor rechaza dicha publicidad.
- 29.4.3. Los competidores que acepten la publicidad facultativa del organizador, tal como se especifica en el Reglamento Complementario, deberán reservar un espacio para la misma, que no podrá ser superior al doble del destinado a la publicidad obligatoria. No se permite ninguna modificación de la publicidad.
- 29.4.4. La publicidad facultativa del organizador deberá estar claramente indicada en el Reglamento Particular. Si la publicidad facultativa se publica en un boletín, y si hubiera conflictos con la publicidad del competidor, éste podrá rechazar dicha publicidad facultativa sin pagar ningún suplemento.

29.5. IDENTIFICACIÓN Y PUBLICIDAD DE LOS CAMPEONATOS

- 29.5.1. El promotor de un Campeonato (si procede) puede tener requisitos adicionales de publicidad. Las siguientes áreas están reservadas para que el Promotor de un Campeonato (si lo hubiera) aplique la identificación y publicidad del campeonato mediante conjuntos de pegatinas:
 - Un espacio (15 cm de alto y todo el ancho del parabrisas), por debajo de la reserva existente de 15 cm de alto para los Competidores en la parte superior del parabrisas, a condición de que cumpla con las leyes nacionales del país del rally.
 - Un espacio de 6 cm de alto y 67 cm de ancho inmediatamente debajo del panel de la puerta delantera descrito en el Art. 27.2.1.
 - Un espacio de hasta 10 cm de alto y 20 cm de ancho en el salpicadero del vehículo y a la vista de la cámara a bordo del promotor del campeonato.
- 29.5.2. Cualquier publicidad dentro de la identificación del campeonato debe cumplir con el Art. 29.1 y 29.2.

CONTROLES ADMINISTRATIVOS Y VERIFICACIONES

30. CONTROLES ADMINISTRATIVOS

30.1. HORARIO

Los Pilotos y Copilotos que participen en el Rally deberán presentarse a las verificaciones administrativas de acuerdo con el horario publicado en el Reglamento Particular. Las multas por retraso se detallarán en el Reglamento Particular.

30.2. DOCUMENTOS EXIGIDOS

Durante las verificaciones administrativas, los siguientes originales y se comprobarán los documentos válidos

- Licencia de competidor
- Permiso de competición del conductor y del copiloto
- Permiso de conducir válido del conductor y del copiloto
- Pasaportes o documentos de identidad del conductor y del copiloto
- Formularios de declaración y compromiso del conductor, firmados por el conductor y el copiloto
- Autorización ADN, para todos los competidores y/o conductores extranjeros

- Cumplimentación de todos los datos del formulario de inscripción
- Permiso de circulación del vehículo
- Autorización del propietario del vehículo (si es diferente del competidor)

Cualquier otro documento que el organizador desee examinar (por ejemplo, certificado de cobertura del seguro del vehículo) deberá figurar en el Reglamento Particular.

31. CONTROL ANTES DE LA SALIDA DE LOS ELEMENTOS DE COMPETICIÓN DEL RALLY

31.1. GENERALIDADES

- 31.1.1. Los vehículos pueden ser presentados en la verificación por un representante del equipo, a menos que se especifique lo contrario en el Reglamento Particular.
- 31.1.2. En las verificaciones técnicas, los competidores deben presentar todas las prendas de vestir, incluidos los cascos y un dispositivo de retención para la cabeza, aprobado por la FIA que se pretenda utilizar. Se comprobará el cumplimiento del Anexo L, Capítulo III.
- 31.1.3. Si así lo estipula el Reglamento del Campeonato Regional correspondiente, los vehículos deben tener sus protectores de cárter retirados para el sellado de las cajas de cambios y diferenciales y se mantendrán con el vehículo a los efectos del pesaje.
- 31.1.4. La tripulación debe mostrar la ficha de homologación completa y certificada de los vehículos.
- 31.1.5. Los Delegados Técnicos exigirán la identificación del vehículo. El chasis y el bloque de cilindros estarán marcados.
- 31.1.6. Sólo aquellos componentes que hayan sido sellados en la verificación previa inicial podrán ser utilizados a lo largo del Rally. Dichos componentes deben permanecer en su estado sellado.
- 31.1.7. Después de las verificaciones, si se comprueba que un vehículo no cumple con las normas técnicas y/o de seguridad, el vehículo deberá ajustarse a las normas y volver a ser verificado en la fecha y lugar mencionados en el Reglamento Particular. Si el vehículo sigue sin cumplir con los reglamentos, los Comisarios Deportivos, a propuesta del Delegado Técnico Jefe, pueden denegar la salida.

31.2. HORARIO

El horario de las verificaciones, incluido el precintado de los componentes y la comprobación del peso de los vehículos, se publicará en el Reglamento Particular o en un boletín.

32. CONTROLES DURANTE EL RALLY

32.1. CONTROLES ADICIONALES

Los controles de los elementos de seguridad, incluida la vestimenta, así como del vehículo, podrán efectuarse en cualquier momento del rally, incluyendo el Shakedown, los Entrenamientos Libres/Prueba Clasificatoria cuando corresponda a criterio exclusivo y por instrucción del Delegado Técnico de la FIA, con conocimiento de los Comisarios Deportivos.

32.2. RESPONSABILIDAD DEL COMPETIDOR

- 32.2.1. El competidor es responsable de la conformidad técnica de su vehículo durante todo el rally y debe ser capaz de proporcionar cualquier documento oficial relacionado.
- 32.2.2. En caso de que se coloquen marcas de identificación (ver Art. 31.1.6, 16 y 17), es responsabilidad del competidor asegurarse de que éstas se conserven intactos desde las verificaciones previas al rally hasta el final de este o hasta que el presente reglamento permita cortar los precintos. En caso de que falten, se informará de ello a los comisarios.
- 32.2.3. También es responsabilidad del competidor asegurarse de que cualquier parte del vehículo que haya sido manipulada durante la verificación sea reinstalada correctamente.
- 32.2.4. Cualquier fraude descubierto, y en particular las marcas de identificación presentadas como originales que hayan sido manipuladas, será comunicado a los Comisarios.

33. CONTROLES FINALES

33.1. 33.1 FINAL PARC FERMÉ (PARQUE CERRADO)

- 33.1.1. Después de las formalidades de llegada, los vehículos deben ser colocados en un parc fermé/parque cerrado donde deben permanecer hasta que sean liberados por los Comisarios Deportivos.
- 33.1.2. La clasificación provisional se publicará en el momento especificado en el Reglamento Particular (o en un boletín) que será tan pronto como sea posible después de que el último vehículo se haya presentado en el control final, incluso si las verificaciones finales siguen en curso.

33.2. ELECCION DE VEHÍCULOS

Las verificaciones posteriores a la carrera que impliquen el desmontaje de un vehículo podrán llevarse a cabo a discreción de los Comisarios Deportivos o tras una protesta o por recomendación del Director de la Prueba y/o del Delegado Técnico de la FIA (Jefe de Verificaciones) a los Comisarios Deportivos.

33.3. FICHA DE HOMOLOGACIÓN

- 33.3.1. El original completo del formulario de homologación de la FIA y otras certificaciones necesarias deberán estar disponibles para las verificaciones finales. En el caso de los vehículos regionales, deberán estar disponibles los documentos de la ADN originales correspondientes.

CONDUCTA AL VOLANTE

34. COMPORTAMIENTO

34.1. NORMAS GENERALES

- 34.1.1. Las tripulaciones deben comportarse siempre de forma deportiva.
- 34.1.2. Cuando los vehículos están sujetos a las reglas del parc fermé/parque cerrado (Art. 63.1), sólo pueden ser movidos por las tripulaciones y los oficiales; en cualquier otro momento, cualquiera puede empujar un vehículo con la mano. Queda prohibida cualquier otra forma de desplazamiento de un vehículo que no sea por sus propios medios y a mano, salvo en los casos previstos en el presente reglamento. Excepcionalmente, en las Pruebas Especiales, los vehículos pueden ser remolcados o empujados para devolverlos a la ruta del rally o para despejar la ruta del rally.
- 34.1.3. La conducción de exhibición sólo podrá realizarse cuando lo permita el Reglamento Particular del rally.
- 34.1.4. Las tripulaciones deben conducir siempre en el sentido de la carrera (salvo únicamente para efectuar un viraje).
- 34.1.5. En un tramo de carretera que sea una vía pública y al comienzo de una etapa, un vehículo de competición sólo podrá circular sobre cuatro ruedas y neumáticos que giren libremente. Todo vehículo que no cumpla con este artículo será considerado como retirado según el Art. 54. Los Comisarios Deportivos podrán imponer una sanción adicional.
- 34.1.6. Se prohíbe cualquier conducción durante la competición con un parabrisas en mal estado que obstruya de forma significativa la visión del piloto. Se podrá prohibir a la tripulación afectada que compita por orden de los comisarios. Después de la reparación, la tripulación puede volver a largar, si procede, según el Art. 54.
La conducción en una especial sin el parabrisas colocado sólo está permitida si ambos miembros de la tripulación llevan gafas de protección de acuerdo con la especificación EN 1938 o casco integral con visera cerrada.

En cualquiera de los casos anteriores, la policía podrá, no obstante, detener un auto e impedir su marcha en virtud de las leyes nacionales de tráfico.

34.1.7. Cualquier tripulación/vehículo alcanzado por otro debe realizar el movimiento necesario para permitirse el adelantamiento. Esto se aplica especialmente si ha perdido tiempo debido a un fallo técnico o se ha salido de la carretera antes de reemprender la marcha. La disposición a ser adelantado debe mostrarse mediante indicadores intermitentes adecuados (por ejemplo, el indicador izquierdo significa que el vehículo adelantado permanecerá en el lado izquierdo de la carretera). La tripulación adelantada hará todo lo posible para facilitar la maniobra de adelantamiento, incluida la parada en un lugar seguro. Si los vehículos están equipados con comunicación de vehículo a vehículo, esto se aplica desde la primera solicitud de adelantamiento. Las tripulaciones son responsables de que el adelantamiento no cause ningún peligro.

34.2. DURANTE LOS TRAMOS DE RECONOCIMIENTO Y/O SHAKEDOWN

- 34.2.1. Se subraya que el reconocimiento no es una práctica. Se deben cumplir estrictamente todas las leyes de tránsito del país en el que se desarrolla el rally y se deben respetar la seguridad y los derechos de los demás usuarios de la vía pública, tanto durante el reconocimiento como durante el horario de las Pruebas Oficiales – Shakedown-.
- 34.2.2. El exceso de velocidad durante el reconocimiento de las especiales / shakedown y cualquier tramo de carretera observado por los agentes de policía, oficiales o por un sistema de seguimiento, dará lugar a una multa aplicada por el Director de la Prueba de la siguiente manera:

Por km por hora por encima del límite de velocidad: 25 euros.

Cualquier aplicación del reglamento por parte del director de la Prueba será notificada por éste al competidor afectado.

- 34.2.3. Otras infracciones de tráfico durante el reconocimiento darán lugar a una penalización aplicada por los Comisarios Deportivos según el Art. 34.3.4.
- 34.2.4. El importe de las multas no se verá alterado por ninguna multa impuesta por la policía.
- 34.2.5. La multa se duplicará en caso de una segunda infracción cometida durante el reconocimiento en el mismo rally.

34.3. VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY / NORMAS DE CIRCULACIÓN

- 34.3.1. Durante todo el rally, los dos miembros de la tripulación deben respetar las leyes nacionales de tráfico.
- 34.3.2. En caso de infracción de las leyes de tráfico cometida por una tripulación participante en el rally, los agentes de policía o funcionarios que hayan constatado la infracción deberán, si es posible, informar de ello al infractor, del mismo modo que a los usuarios normales de la vía pública.
- 34.3.3. En caso de que la policía o los agentes decidan no detener al conductor infractor, podrán no obstante solicitar la aplicación de las sanciones previstas en el reglamento aplicable, a reserva de lo siguiente
 - que la notificación de la infracción se haga por vía oficial y por escrito, antes de la contabilización de la clasificación provisional
 - que las declaraciones sean lo suficientemente detalladas como para que pueda establecerse sin lugar a duda la identidad del conductor infractor, y que el lugar y el momento de la infracción sean precisos
 - que los hechos no se presten a diversas interpretaciones.

34.3.4. Sanciones por infracciones durante el elemento de competición del rally:

- a) Primera infracción:
 - Exceso de velocidad: Multa de 25 euros por km/h por encima de la velocidad, aplicado por el Director de la Prueba.
 - Aparte del exceso de velocidad: Los Comisarios Deportivos aplicarán una penalización.
- b) Segunda infracción:
 - Exceso de velocidad: Multa de 50 euros por km/h por encima del límite de velocidad, aplicada por el Director de la Prueba.
 - Otra infracción distinta del exceso de velocidad: Los comisarios aplicarán una penalización.
- c) Tercera infracción: Una penalización de tiempo de 5 minutos aplicada por el Director de la Prueba.
- d) Cuarta infracción: Desclasificación aplicada únicamente por los Comisarios Deportivos.
 - Cualquier aplicación del reglamento por parte del Director de la Prueba será notificada por éste al participante afectado.

34.4. Las penalizaciones previstas en los Art. 34.4 Las sanciones previstas en los Art. 34.2 y 34.3 no impiden a los Comisarios imponer sanciones suplementarias si lo juzgan necesario.

RECONOCIMIENTO

35. RECONOCIMIENTO

35.1. VEHÍCULOS DE RECONOCIMIENTO

35.1.1. Requisitos comunes:

- El vehículo debe estar pintado de un solo color, sin publicidad, pegatinas, etc.
- Se autoriza la protección de los bajos (conforme a la reglamentación del Grupo N).
- Se autorizan dos faros adicionales homologados para carretera.
- La tripulación puede utilizar un sistema de intercomunicación "ligero" (sin casco).
- Puede instalarse un equipo de navegación a bordo.
- Pueden utilizarse vehículos que se ajusten a las siguientes especificaciones:

35.1.2. Vehículos móviles estándar

- Vehículos móviles de serie totalmente sin modificar, tal como se ofrecen a la venta al público en general.

35.1.3. Vehículos móviles de serie

- El motor deberá ser de serie (conforme a la reglamentación del Grupo N).
- La caja de cambios deberá ser de serie (conforme a la reglamentación del Grupo N).
- El escape será de serie y tendrá un nivel sonoro máximo dentro de las tolerancias legales permitidas en el país organizador.
- Las suspensiones deberán cumplir la normativa del Grupo N.
- La instalación de una jaula de seguridad de acero conforme al Art. 253-8.1 a 8.3 del Anexo J.
- Se autoriza la instalación de asientos tipo cubo de colores similares a los del interior del vehículo.
- Las llantas son libres dentro de los límites del Grupo N del Anexo J.

35.2. NEUMÁTICOS PARA VEHÍCULOS DE RECONOCIMIENTO

Los neumáticos utilizados para los vehículos de reconocimiento deberán ser:

- Neumáticos de serie homologados para asfalto.
- Neumáticos libres para grava, salvo que se indique lo contrario en el Reglamento Particular.

35.3. RESTRICCIÓN DE LOS RECONOCIMIENTOS

- A partir de la publicación del Reglamento Particular de cada rally, cualquier piloto, o su copiloto, o cualquier otro miembro del equipo que se haya inscrito o tenga la intención de inscribirse en un rally del Campeonato y que desee conducir por cualquier carretera que se utilice como especial en dicho rally, sólo podrá hacerlo después de haber obtenido el permiso por escrito del organizador. El incumplimiento de esta norma dará lugar a que el conductor sea denunciado a los Comisarios Deportivos.

35.4. RECORRIDO DE RECONOCIMIENTO

35.4.1. Horario

El reconocimiento debe efectuarse según el horario fijado por el organizador. La participación en el reconocimiento no es obligatoria.

35.4.2. Respeto del horario de reconocimiento

Sólo con la autorización expresa del Director de la Prueba, cualquier persona vinculada a una tripulación inscrita podrá circular por el recorrido de una especial del rally (salvo a pie) desde la publicación del Reglamento Particular del rally hasta que dicha especial se dé por terminada, se abra al tráfico público y deje de utilizarse dentro del rally. Las disposiciones del Art. 35.3 deberán ser respetadas.

El reconocimiento de una súper especial, si está incluida en el elemento competitivo del rally, no se considerará como parte del horario de reconocimiento.

35.4.3. Número/Cantidad de Recorridos

Cada tripulación está limitada a dos recorridos en cada prueba especial (las pruebas especiales corridas dos veces se consideran como una sola especial). Durante el reconocimiento habrá oficiales de control en el punto de salida y de llegada de cada prueba especial para registrar el número de pasadas. Las tripulaciones sólo podrán entrar y salir de las pruebas especiales a través de los controles de salida y llegada. También podrán efectuarse otros controles dentro de las pruebas especiales. Si el sistema de seguimiento obligatorio fuera utilizado para analizar y detectar posibles infracciones, el control en la largada o llegada por parte de oficiales de control será opcional.

35.4.4. Velocidad durante el reconocimiento

El organizador podrá determinar un límite de velocidad en las especiales.

Dichos límites deberán figurar en el Reglamento Particular y podrán ser controlados en cualquier momento durante el reconocimiento. Para controlar la velocidad durante el reconocimiento, es obligatorio que cada vehículo de reconocimiento esté equipado con un sistema de seguimiento procedente de la Lista Técnica de la FIA nº 98: Rally Car Tracking Systems. Cualquier interferencia con el(los) sistema(s) durante el reconocimiento dará lugar a que el competidor sea denunciado a los Comisarios Deportivos.

35.4.5. Shakedown

No es obligatorio incluir el Shakedown en el programa de reconocimiento.

35.4.6. Número de personas

Durante cada paso por una prueba especial, sólo se permite la presencia de la tripulación en el vehículo.

SHAKEDOWN / ENTRENAMIENTOS LIBRES / CLASIFICACIÓN

36. REQUISITOS DEL SHAKEDOWN

36.1. GENERALIDADES

Se puede organizar una prueba de Shakedown con el propósito de ser tanto una oportunidad mediática y promocional como para que los competidores prueben sus vehículos. Es opcional para el organizador incluir el Shakedown en el programa del rally.

36.2. DESARROLLO DEL SHAKEDOWN- PRUEBA OFICIALES

- 36.2.1. La Prueba Oficial - Shakedown - deberá desarrollarse como si se tratara de una prueba especial corrida durante el rally e incluir todas las medidas de seguridad apropiadas. La prueba especial deberá ser representativa del rally.
- 36.2.2. La etapa de Shakedown podrá ser corrida utilizando una súper especial o parte de la prueba especial del itinerario del rally.
- 36.2.3. Para la aplicación del Art. 34.2, el Shakedown se considera parte del reconocimiento
- 36.2.4. La superficie del Shakedown debe ser la misma que la de la mayoría de las pruebas especiales.
- 36.2.5. El Shakedown se desarrollará en grupos de una hora de duración como mínimo.
 - La composición de los grupos se anunciará a través de un Boletín.

36.3. DESCARGO DE RESPONSABILIDAD

- 36.3.1. Cualquier pasajero a bordo del vehículo durante el Shakedown que no esté inscrito en el rally deberá haber firmado un descargo de responsabilidad proporcionado por el organizador.

36.4. REQUISITOS TÉCNICOS

- 36.4.1. Antes del Shakedown, los vehículos deben pasar las verificaciones. Para los vehículos aplicables, el bloque motor, la transmisión completa y las partes mecánicas mencionadas en este reglamento deben estar precintadas.

36.5. AVERÍA DURANTE EL SHAKEDOWN

- 36.5.1. Un competidor cuyo vehículo se averíe durante el Shakedown deberá, no obstante, asistir a la salida ceremonial.

36.6. EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y DEL PASAJERO A BORDO

- 36.6.1. Durante el Shakedown, toda persona a bordo debe llevar un casco de protección homologado, toda la ropa y equipamiento de seguridad requeridos de conformidad con el Anexo L, Capítulo III - Equipamiento de los Pilotos, y llevar el arnés de seguridad correctamente abrochado. Cualquier infracción será sancionada.

36.7. SERVICIO DURANTE EL SHAKEDOWN

- 36.7.1. El servicio sólo podrá efectuarse en el parque de servicio principal, a menos que se permita lo contrario en el Reglamento Particular del rally.

37. ENTRENAMIENTOS LIBRES / PRUEBA DE CLASIFICACIÓN

37.1. GENERALIDADES

- 37.1.1. Opcionalmente, el Organizador podrá realizar una PRUEBA CLASIFICATORIA en la que participarán los pilotos inscritos en las clases RC2 y RC2N, con el fin de establecer el orden de salida de la etapa 1.
Si el número de inscritos lo justifica y si el organizador lo considera conveniente, la PRUEBA CLASIFICATORIA sólo podrá ser programada para los pilotos inscritos en la clase RC2.
- 37.1.2. La participación en la PRUEBA CLASIFICATORIA no es obligatoria, salvo que el organizador especifique lo contrario en el Reglamento Particular, detallando en este caso las penalizaciones por falta de participación.
- 37.1.3. La Etapa de Entrenamientos Libres / Clasificación deberá:
Correr como si fuera una prueba del rally e incluir todas las medidas de seguridad apropiadas,
 - formar parte del programa del rally, pero no de los resultados del rally,
 - ser representativa del rally,
 - ser idealmente de una distancia comprendida entre 3 km y 5 km.
- 37.1.4. Un competidor cuyo vehículo se averíe durante los Entrenamientos Libres o la Clasificación deberá, no obstante, asistir a la salida ceremonial.

37.2. DESARROLLO DE LOS ENTRENAMIENTOS LIBRES

- 37.2.1. Se podrá organizar una etapa de Entrenamientos Libres con el propósito de ser tanto una oportunidad mediática y promocional como para que los competidores prueben sus vehículos.
- 37.2.2. Los pilotos elegibles podrán completar un máximo de 2 pasadas de entrenamientos dentro del tiempo especificado por los organizadores.

37.3. AVERÍA DURANTE LOS ENTRENAMIENTOS LIBRES

- 37.3.1. Un competidor cuyo vehículo no pueda completar la etapa de Entrenamientos Libres deberá esperar a que los organizadores transporten el vehículo hasta el final de la etapa una vez finalizada la sesión de Entrenamientos Libres.

37.4. EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

- 37.4.1. Cualquier pasajero a bordo del vehículo durante los Entrenamientos Libres que no esté inscrito en el rally deberá haber firmado un descargo de responsabilidad proporcionado por el organizador.

37.5. DESARROLLO DE LA ETAPA CLASIFICATORIA

- 37.5.1. Después de las 2 pasadas permitidas para los entrenamientos libres, los pilotos de la FIA y ERC1 con prioridad que sean parte de los autos del grupo rally2 comenzarán la Etapa de Clasificación en el orden de la clasificación actual del Campeonato de Europa de RALLYS para Pilotos con un intervalo de 1 minuto entre cada vehículo para los RALLYS de asfalto y un intervalo de 2 minutos para los RALLYS de tierra.
- 37.5.2. Durante la Etapa de Clasificación, sólo el piloto y el copiloto inscritos deben estar a bordo del vehículo.
- 37.5.3. Los Comisarios Deportivos decidirán el orden de los pilotos no clasificados en el campeonato en curso.
- 37.5.4. Se publicará una lista de salida a la hora indicada en el Reglamento Particular del rally.
- 37.5.5. Se aplicarán los procedimientos estipulados para la salida de una especial.
- 37.5.6. En caso de empate en la Clasificación, los competidores afectados serán clasificados en el orden de sus posiciones de salida en la Etapa de Clasificación.

37.6. NO PARTICIPACIÓN O AVERÍA DURANTE LA FASE DE CLASIFICACIÓN

- 37.6.1. Todo vehículo que sufra una avería durante la etapa de Clasificación o durante el tramo de carretera siguiente será transportado al parque cerrado por los organizadores una vez finalizada la etapa de Clasificación. Los organizadores deberán asegurarse de que el vehículo permanece en condiciones de Parc Fermé/parque cerrado, según el Art. 37.7
- 37.6.2. Todo piloto que no participe o no complete correctamente la Fase de Clasificación será clasificado en último lugar. Si más de un piloto no completa la etapa, la clasificación seguirá el orden de la lista de salida de la etapa de Clasificación.

37.7. PARC FERME (PARQUE CERRADO) DESPUÉS DE LA CLASIFICATORIA

Se prohíbe cualquier servicio en un vehículo una vez que haya comenzado la Clasificación. Todos los vehículos que participen en la Clasificación deberán ser llevados inmediata y directamente al parc fermé/parque cerrado designado por el organizador y permanecer allí hasta que los Comisarios Deportivos los liberen.

37.8. POSICIONES DE LARGADA PARA LA ETAPA 1

- 37.8.1. Los 10 primeros pilotos clasificados en la PRUEBA CLASIFICATORIA formarán el grupo de salida por delante de los demás pilotos.
Este número podrá ser inferior en función del número de inscritos en las clases mencionadas en el Art. 37.1.1.
Estas posiciones no corresponden a una Prueba Súper Especial programada como inicio del rally.
- 37.8.2. El grupo de pilotos conforme al Art. 37.8.1 será colocado en primer lugar en el orden de salida de un rally de asfalto en el orden de la clasificación de la Prueba de Clasificación o, en el caso de un rally de tierra, en el orden inverso de la clasificación de la Prueba de Clasificación. Todos los demás pilotos que hayan participado en la prueba de clasificación serán ubicados en la lista de largada según su clasificación.

37.9. CHECK-IN TARDÍO O ANTICIPADO

Cualquier registro tardío o anticipado en el control horario previo al inicio de la Clasificación (CHQS) se considerará una participación incorrecta y se aplicará el Art. 37.6.2.

37.10. SALIDA FALSA

Cualquier salida falsa durante la prueba de Clasificación, especialmente si se realiza antes de que se haya dado la señal, se considerará como una participación incorrecta y se aplicará el Art. 37.6.2.

37.11. SERVICIO

Desde el comienzo del horario de los Entrenamientos Libres hasta la hora de salida individual de la prueba de Clasificación, el servicio sólo podrá efectuarse en el parque de servicio principal o en el parque de servicio designado por el organizador a tal efecto.

37.12. REQUISITOS TÉCNICOS

Para los vehículos aplicables, el motor, la transmisión completa y las piezas mecánicas mencionadas en el Reglamento Deportivo de los Campeonatos Regionales de Rally deben estar precintados.

SALIDAS Y RE-LARGADAS

38. ACTIVIDADES DE PROMOCIÓN

Aplicable únicamente para el WRC.

39. LARGADA CEREMONIAL

Se podrá organizar una largada ceremonial para mejorar el interés promocional y mediático del rally. El intervalo de salida y el orden de una largada ceremonial quedan a discreción del organizador. El horario y el lugar de cualquier ceremonia deberán indicarse en el Reglamento Particular. Cuando una tripulación no pueda participar en la largada ceremonial con su vehículo de competición, se le permitirá tomar la salida en el resto del rally a la hora de salida asignada, siempre que se notifique a los comisarios y siempre que pase las verificaciones necesarias. De todos modos, la tripulación en cuestión deberá asistir a la largada ceremonial vistiendo overoles (mamelucos) y a la hora que les corresponda.

40. LARGADA DEL RALLY

40.1. AREA DE LARGADA

Antes del comienzo de la parte competitiva del rally, los organizadores podrán reunir a todos los vehículos participantes en una zona de largada, a la que deberán acceder antes de la hora de largada, tal y como se detalla en el Reglamento Particular. Las penalizaciones exclusivamente pecuniarias por llegar tarde a la zona de largada se especificarán en el Reglamento Particular. No se permite ningún servicio en la zona de salida.

40.2. RETRASO MÁXIMO EN UNA LARGADA

Cualquier tripulación que se presente con más de 15 minutos de retraso a la largada de un tramo no podrá tomar la largada de dicho tramo.

41. ORDEN DE LARGADA E INTERVALOS

41.1. ORDEN DE LARGADA REVISADO

El orden de largada permanecerá invariable hasta que se haya completado al menos el 10% de la distancia total de las especiales detalladas en el itinerario final.

41.2. REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS

El Director de la Prueba podrá, por razones de seguridad y con el conocimiento de los Comisarios Deportivos, repositonar a los pilotos o modificar el intervalo de tiempo entre vehículos.

41.3. NÚMEROS Y ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1

Los números de los coches serán determinados por los organizadores y la FIA/Codasur, teniendo en cuenta las prioridades de los competidores, su posición en el Campeonato y las características técnicas de sus vehículos.

Para el primer rally del Campeonato, se tendrá en cuenta la clasificación final del Campeonato anterior.

En todos los Rallys denominados " Eventos Regulares " quien ha sido Campeón FIA Codasur en el año anterior, utilizará el número 1.

El orden de largada de la etapa 1 será el siguiente:

- 41.3.1. En el caso que se corra la PRUEBA CLASIFICATORIA, se asignarán los 10 primeros lugares, de acuerdo con la posición que hayan elegido los participantes, En el caso que la cantidad sea

menor a 10, también elegirán su posición entre el orden 1 y 10 aquellos que lo hayan realizado.

A partir de la posición 11, y cubriendo también las plazas que hayan quedado libres si son menos de 10, el Director de la Prueba, asignará la posición de largada a cada Competidor, con el acuerdo de los Comisarios Deportivos.

Si la PRUEBA CLASIFICATORIA estuviera programada y no pudiera realizarse, se procederá según lo establecido en el Art. 41.3.2

- 41.3.2. En el caso de que la PRUEBA CLASIFICATORIA no hubiera sido programada, las plazas se asignarán según determine el Director de la Prueba con el acuerdo por parte de los Comisarios Deportivos.

41.4. ORDEN DE LARGADA DE LAS ETAPAS SIGUIENTES

El orden de largada para las etapas siguientes se basará en la clasificación según los tiempos de etapa al final de la última prueba especial de la etapa anterior, excluyendo las penalizaciones de tiempo en los tramos de carretera y cualquier prueba súper especial si se corre al final de la etapa. Con el fin de mejorar la cobertura televisiva en directo, el promotor del campeonato podrá solicitar que se modifique el orden de largada de los vehículos al final de una etapa.

Además de lo descrito en el mismo artículo del Reglamento Deportivo Regional de la FIA, para el orden de salida de los tramos, los pilotos de la Clase RC2 y de la Clase RC2N se dispondrán en un único grupo.

41.5. INTERVALO DE LARGADA

Las veinte (20) primeras tripulaciones que tomen la largada en cada manga deberán estar a dos (2) minutos de distancia entre ellas. El intervalo para el resto de las tripulaciones será de al menos un (1) minuto.

CONTROLES

42. CONTROLES - REQUISITOS GENERALES

42.1. SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES Y ZONAS

Todos los controles y zonas, es decir, los controles de paso y de tiempo, la largada y la llegada de las especiales, incluidos los controles de stop, los parques de reagrupamiento, las zonas de reabastecimiento de combustible, las zonas de marcado de neumáticos y las zonas de medios de comunicación, deberán estar indicados por medios de pancartas aprobadas por la FIA que se ajusten a los dibujos y distancias del Anexo I y deberán indicarse en el libro de ruta.

42.2. BARRERAS DE PROTECCIÓN

Una zona de al menos 5 m antes y después de un control deberá estar protegida por barreras a ambos lados de la carretera para permitir la realización de las tareas de control.

42.3. TIEMPO DE PARADA EN LAS ZONAS DE CONTROL

El tiempo de parada dentro de cualquier zona de control se limita al tiempo necesario para llevar a cabo las operaciones de control.

42.4. HORARIO DE OPERACION

- 42.4.1. Los controles deberán estar listos para funcionar al menos 30 minutos antes de la hora prevista para el paso del primer vehículo competidor.
- 42.4.2. A menos que el Director de la Prueba decida lo contrario, dejarán de funcionar 15 minutos más el tiempo máximo de retraso después de la hora prevista de llegada del último vehículo competidor.

42.5. SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN

- 42.5.1. Las tripulaciones deben registrarse en la secuencia correcta de controles y en la dirección de la ruta del rally.
- 42.5.2. Está prohibido volver a entrar en una zona de control.

42.6. INSTRUCCIONES DE LOS COMISARIOS

- 42.6.1. Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones de los oficiales en cualquier control. En caso de no hacerlo, se informará a los Comisarios Deportivos.
- 42.6.2. Todos los oficiales de control deben ser identificables. En cada control, el oficial jefe debe llevar un chaleco distintivo.

42.7. ZONAS PARA LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN (CUANDO PROCEDA)

- 42.7.1. Se debe establecer una zona para los medios de comunicación antes del panel amarillo de control de tiempos en todos los parques de servicio, áreas de servicio remotas, áreas de montaje de neumáticos (excepto las previstas en el Art. 57.2.1), en todos los reagrupamientos (excepto los reagrupamientos nocturnos si van precedidos de un servicio y dentro del parque de espera antes del procedimiento de podio en la llegada. El acceso a esta zona de prensa estará limitado al personal que posea el pase correspondiente. Los organizadores podrán planificar el itinerario y el horario de forma que las tripulaciones deban pasar un mínimo de 15 minutos en la zona de prensa. Además, las zonas de prensa deberán estar claramente señaladas en el Libro de Ruta.

42.8. INTERCAMBIO DE DATOS DE CÁMARAS A BORDO Y PUNTOS DE MANTENIMIENTO DE CÁMARAS

- 42.8.1. Los organizadores podrán establecer puntos de intercambio de datos de cámaras a bordo (OBC) dentro del itinerario. Dichos puntos deben ser notificados en un boletín (que puede ser emitido por el Director de la Prueba) y son exclusivamente para el intercambio de datos de vídeo y ajustes/mantenimiento de las cámaras.
- 42.8.2. También se podrán intercambiar datos de vídeo y realizar el mantenimiento de las cámaras en la zona de prensa, en los reagrupamientos o parc fermé/parque cerrado y a la salida de las zonas remotas de reabastecimiento de combustible con el acuerdo del Director de la Prueba. Si se requiere que este trabajo se realice únicamente en presencia de un miembro del equipo, un representante del competidor deberá informar de esta petición al control antes del inicio del rally.
- 42.8.3. Todos estos trabajos se realizarán bajo la supervisión de un comisario u oficial del rally.

43. CONTROLES DE PASO

En estos controles, identificados por las señales que figuran en el Anexo I, los comisarios se limitarán a sellar y/o firmar la tarjeta de cronometraje en cuanto sea entregada por la tripulación, sin mencionar la hora de paso.

44. CONTROLES HORARIOS

44.1. FUNCIONAMIENTO

En estos controles, los comisarios marcarán en la tarjeta de cronometraje la hora a la que fue entregada. El cronometraje se registrará hasta el minuto completo.

44.2. PROCEDIMIENTO DE CONTROL

- 44.2.1. El procedimiento de control comienza en el momento en que el vehículo pasa por la pancarta de entrada de la zona de control horario.

- 44.2.2. Entre la pancarta de ingreso a una zona de control y el control, la tripulación tiene prohibido detenerse por cualquier motivo o conducir a una velocidad anormalmente lenta.
- 44.2.3. El cronometraje propiamente dicho y la anotación del tiempo en la tarjeta de tiempos sólo podrán efectuarse si los dos miembros de la tripulación y el vehículo se encuentran en la zona de control y en las inmediaciones de la mesa de control.
- 44.2.4. El tiempo real corresponderá al momento exacto en el que uno de los miembros de la tripulación entregue la tarjeta de tiempo al oficial de control correspondiente.
- 44.2.5. A continuación, ya sea a mano o mediante un dispositivo de impresión, el oficial correspondiente marcará en la tarjeta la hora real en la que se entregó la tarjeta, y nada más.
- 44.2.6. El tiempo de control es el obtenido sumando el tiempo ideal asignado para el sector, el horario de largada de la prueba especial o del CH previo estos tiempos se expresan al minuto.
- 44.2.7. El tiempo de registro ideal es responsabilidad exclusiva de las tripulaciones, que pueden consultar el reloj oficial de la mesa de control. Los oficiales de control no podrán darles ninguna información sobre la hora ideal de marcación en el control.
- 44.2.8. La tripulación no incurrirá en ninguna penalización por hacer el control antes de tiempo si el vehículo entra en la zona de control durante el minuto ideal de registro o el minuto anterior.
- 44.2.9. La tripulación no incurrirá en ninguna penalización por retraso si el acto de entregar la tarjeta al oficial correspondiente tiene lugar durante el transcurso del minuto ideal de presentación.
- 44.2.10. Cualquier diferencia entre la hora ideal de presentación y la hora real será penalizada de la siguiente manera:
 - a) Por presentación tardía: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.
 - b) Por presentación adelantada: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.
- 44.2.11. Siempre que esté previsto en el Reglamento Particular del rally o se indique en un boletín posterior, los organizadores podrán autorizar a las tripulaciones a presentarse antes de la hora sin incurrir en penalización alguna.
- 44.2.12. Si se comprueba que una tripulación no ha respetado las reglas del procedimiento de registro, el oficial jefe del control deberá hacerlo constar en un informe escrito que se enviará inmediatamente al Director de la Prueba.
- 44.2.13. A discreción del Director de la Prueba, una tripulación que haya sido penalizada por presentación adelantada podrá ser neutralizada durante el tiempo necesario para que pueda salir a la hora prevista inicialmente.

44.3. CONTROL DE TIEMPO SEGUIDO DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Cuando un control horario vaya seguido de un control de largada para una prueba especial, se aplicará el procedimiento siguiente:

- 44.3.1. En el control horario de llegada de un tramo de enlace el oficial de control correspondiente anotará en la tarjeta de tiempos tanto la hora de llegada de la tripulación como su hora provisoria de largada de la prueba. Debe haber un intervalo de 3 minutos para permitir a la tripulación prepararse para la largada de la prueba y presentarse en la línea de largada
- 44.3.2. Si dos o más tripulaciones se registran en el mismo minuto, sus horas de largada provisoria para esa prueba especial serán en el orden de su hora de llegada al control horario precedente. Si los tiempos de llegada al control horario precedente son los mismos, se tendrán en cuenta los tiempos del control horario anterior a ese, y así sucesivamente.
- 44.3.3. Una vez efectuado el chequeo en el control horario, el vehículo competidor será conducido hasta el control de largada de la prueba especial, desde donde la tripulación tomará la salida según el procedimiento previsto en el presente reglamento.
- 44.3.4. En caso de diferencia entre la hora de largada provisional y la hora de largada real, la hora indicada por el oficial en la salida de la prueba especial será obligatoria, salvo decisión contraria de los Comisarios Deportivos.
- 44.3.5. La hora de salida de la prueba especial será entonces la hora de salida para calcular la hora de registro en el siguiente control horario.

44.4. ZONA DE CALENTAMIENTO DE NEUMÁTICOS (TWZ)

- 44.4.1. La inclusión de una zona de calentamiento de neumáticos entre el control horario y la salida de una prueba especial es opcional para el organizador. Para ser utilizada como TWZ, esa parte del camino debe configurarse como Prueba Especial, excepto para los vehículos de rescate, que permanecerán posicionados después del comienzo de la Prueba Especial.
- 44.4.2. Para incluir una Zona de Calentamiento de Neumáticos, la distancia entre el Control Horario y la siguiente largada de la Prueba Especial será de un mínimo de 500 m. La TWZ debe estar marcada en el Libro de Ruta.
- 44.4.3. La TWZ comienza después del control de tiempo con el cartel "TWZ" y termina con el cartel "TWZ End". Los competidores deben poder detener el vehículo en cualquier momento en caso de peligro. Está estrictamente prohibido detenerse deliberadamente en la TWZ o conducir en dirección contraria. Habrá un mínimo de 100 m entre el cartel "TWZ End" y el inicio de la Prueba Especial, donde las tripulaciones deben conducir a velocidad de paso de peatón hasta posicionarse en la línea de largada. -
- 44.4.4. El procedimiento de largada de la Prueba Especial se establece en el Art. 48. El intervalo de 3 minutos puede aumentarse teniendo en cuenta la longitud de la TWZ para permitir a la tripulación calentar los neumáticos y prepararse para la largada de la Prueba Especial.
- 44.4.5. Antes de conducir en la TWZ, la tripulación debe estar equipada según lo establecido en el Art. 53.1.
- 44.4.6. Todos los reglamentos no modificados por este artículo permanecen invariables y válidos.
- 44.4.7. Los organizadores podrán modificar estas disposiciones en el Reglamento Particular, que de cualquier manera no podrá, alterar los reglamentos arriba mencionados.

45. RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

45.1. Cualquier retraso superior a 30 minutos de cualquier tiempo ideal individual o un retraso acumulado superior a 30 minutos al final de cada sección o de una etapa dará lugar a que se considere que el competidor en cuestión se ha retirado en ese control y la penalización total acumulada por llegada tardía según el Art. 44.2.10.a) será la correspondiente a 30 minutos de retraso. No obstante, la tripulación podrá volver a tomar la salida del rally conforme a las disposiciones especificadas para el Campeonato correspondiente, si procede. Para calcular el tiempo de retraso, se aplicará el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

45.2. LLEGADA ANTICIPADA

La llegada adelantada no permitirá en ningún caso a las tripulaciones reducir este retraso máximo permitido.

45.3. NOTIFICACIÓN DE SUPERACIÓN DEL RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

La notificación de haber superado el tiempo de retraso máximo permitido según el Art. 45.1 sólo podrá anunciarse al final de una sección.

46. CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

46.1. PROCEDIMIENTO EN UN REAGRUPAMIENTO

- 46.1.1. A su llegada a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones recibirán instrucciones relativas a su hora de largada. Deberán entonces conducir su vehículo según las indicaciones de los oficiales.
- 46.1.2. Todas las tripulaciones deben estar preparadas para estar presentes hasta 5 minutos en una zona de autógrafos, si la misma fuera organizada junto al CH y accesible al público.

46.2. SALIDA DE UN REAGRUPAMIENTO

Excepto después de un reagrupamiento nocturno y antes del inicio de la Power Stage (si procede), los vehículos deberán reemprender la marcha en el orden de llegada al reagrupamiento. Sin embargo, por cualquier razón, el Director de la Prueba podrá, con el conocimiento de los Comisarios Deportivos, ordenar que cualquier vehículo sea reposicionado.

ETAPAS ESPECIALES

47. GENERAL

47.1. CRONOMETRAJE

Para las etapas especiales, el cronometraje será a **la décima de segundo**.

Para los Entrenamientos Libres y las Pruebas Clasificatorias, el cronometraje **será a la milésima** de segundo.

47.2. TIEMPO MÍNIMO DE LA PRUEBA ESPECIAL

47.2.1. Los organizadores podrán utilizar tiempos mínimos de Prueba Especial cuando así lo exija la legislación nacional para los RALLYS internacionales.

Cuando se utilice, ningún competidor podrá establecer un tiempo en una prueba especial que corresponda a una velocidad media superior a la velocidad media fijada por la legislación nacional para los RALLYS internacionales. Se dará un tiempo mínimo de la prueba especial en minutos y segundos. Los Tiempos Mínimos de Etapa se indicarán en las secciones correspondientes de las Tarjetas de Horarios y en el Itinerario.

47.2.2. El método de evaluación del tiempo empleado en una etapa especial será el siguiente:

- Un competidor que registre menos del Tiempo Mínimo de Etapa recibirá el Tiempo Mínimo de Etapa.
- A un competidor que exceda el Tiempo Mínimo de Etapa se le dará su tiempo registrado

48. LARGADA DE UNA PRUEBA ESPECIAL

48.1. PUNTO DE LARGADA

Las especiales se inician desde una salida parada, con el vehículo situado en la línea de salida.

48.2. PROCEDIMIENTO DE LARGADA

- 48.2.1. El procedimiento electrónico de largada deberá ser claramente visible para la tripulación desde la línea de largada y podrá visualizarse como un reloj de cuenta atrás y/o un sistema de luces secuenciales. En cualquier caso, el sistema debe estar descrito en el Reglamento Particular del rally.
- 48.2.2. Debe haber una línea de largada permanente (también sobre grava y nieve) y la fotocélula de largada debe estar 50 cm después de la línea de largada.
- 48.2.3. Una vez anotada la hora real de largada en la tarjeta de tiempos, ésta debe ser devuelta a la tripulación lo antes posible.
- 48.2.4. Cuando el vehículo llega a la línea de largada, la parte delantera del vehículo debe colocarse detrás de un palo colocado por el comisario para definir la posición exacta de salida. Un minuto antes de la hora de largada, pero no antes de que el vehículo se haya detenido en su posición exacta, el comisario retirará el bastón y la tripulación se remitirá al reloj automático de cuenta regresiva. Cualquier cambio posterior de la posición del vehículo hasta su hora de largada no está permitido y será comunicado a los comisarios.

- 48.2.5. El procedimiento electrónico de largada deberá ser claramente visible para la tripulación desde la línea de largada y podrá visualizarse como un reloj de cuenta atrás y/o un sistema de luces secuenciales. En cualquier caso, el sistema debe estar descrito en el Reglamento Particular del rally.
- 48.2.6. Debe haber una línea de largada permanente (también sobre grava y nieve) y la fotocélula de largada debe estar **50 cm después de la línea de largada**.
- 48.2.7. Una vez anotada la hora real de largada en la tarjeta de tiempos, ésta debe ser devuelta a la tripulación lo antes posible.
- 48.2.8. Cuando el vehículo llega a la línea de largada, la parte delantera del vehículo debe colocarse detrás de un poste colocado por el oficial para definir la posición exacta de salida. Un minuto antes de la hora de largada, pero no antes de que el vehículo se haya detenido en su posición exacta, el oficial de control retirará el bastón y la tripulación se remitirá al reloj automático de cuenta regresiva. Cualquier cambio posterior de la posición del vehículo hasta su hora de largada no está permitido y será comunicado a los comisarios.

48.3. PROCEDIMIENTO DE LARGADA MANUAL

En el caso de tener que utilizar un procedimiento de largada manual después de devolver la tarjeta de tiempos a la tripulación, el comisario de largada realizará la cuenta atrás en voz alta: 30 - 15" - 10" y los últimos 5 segundos de uno en uno. Cuando hayan transcurrido los últimos 5 segundos, se dará la señal de largada.

48.4. LARGADA RETRASADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN

- 48.4.1. En caso de largada retrasada por culpa de la tripulación, el oficial anotará un nuevo tiempo en la tarjeta de tiempos, siendo la penalización 1 minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.
- 48.4.2. Toda tripulación que se niegue a tomar la largada de una especial a la hora que le ha sido asignada será reportada los Comisarios Deportivos, tanto si se corre la especial como si no.
- 48.4.3. Todo vehículo que no salga de la línea de largada en los 20 segundos siguientes a la señal de largada será considerado como retirado y trasladado inmediatamente a un lugar seguro. Este vehículo podrá volver a tomar largar al día siguiente según el Art. 54 del Reglamento del Campeonato Regional.

48.5. RETRASO DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Si no se produce la largada de un vehículo competidor durante más de 20 minutos, se debe avisar a los espectadores de que la prueba está a punto de reanudarse con el paso de un vehículo de seguridad. Alternativamente, la prueba será detenida.

48.6. LARGADA FALSA

Una largada falsa, en particular antes de que se haya dado la señal de salida, será penalizada de la siguiente manera señal, será penalizada de la siguiente forma:

- 1ª infracción: 10 segundos
- 2ª infracción: 1 minuto
- 3ª infracción: 3 minutos

Otras infracciones: a discreción de los comisarios.

Estas sanciones no impiden a los comisarios imponer sanciones más severas si lo consideran necesario. Para el cálculo del tiempo debe utilizarse la hora real de salida.

49. FINALIZACION DE UNA PRUEBA ESPECIAL

49.1. LÍNEA DE LLEGADA

La hora de llegada de una especial se registra en la bajada de bandera lanzada, que debe estar situada en un punto en el que pueda esperarse que los vehículos vayan más despacio y al menos 200 m antes de la mesa de stop (parada). **La zona comprendida entre la bajada de bandera lanzada y la línea de stop no debe tener curvas, esquinas cerradas o engañosas, ni peligros como portones o cualquier obstáculo peligroso. Está prohibido detenerse entre la pancarta amarilla y la pancarta de stop, si esto ocurriese, será reportado a los Comisarios Deportivos.** El cronometraje se registrará en la bajada de bandera lanzada, utilizando sistemas de sensores electrónicos, y será respaldado por cronómetros. Los cronometradores deberán situarse a la altura de la línea de llegada, indicada por la pancarta con una bandera a cuadros sobre fondo rojo.

49.2. PUNTO DE STOP - ALTO

La tripulación debe presentarse en el punto de detención indicado por una pancarta roja "STOP" para que su tiempo de llegada sea anotado en la tarjeta de tiempo (hora, minuto, segundo y décima de segundo). Si los cronometradores no pueden dar inmediatamente el tiempo exacto de llegada a los oficiales, estos últimos sólo podrán sellar la tarjeta de tiempo de la tripulación y el tiempo será introducido en el próximo control de reagrupamiento.

50. POWER STAGE

50.1. ANUNCIO

En este Campeonato se podrá disputar una Power Stage.

50.2. CARACTERÍSTICAS

Esta Prueba Especial será la última especial del Rally.

- Se correrá como una prueba especial del evento para todos los competidores clasificados.
- Será representativa del rally.

50.3. El orden de largada y los intervalos de los vehículos serán propuestos por el Director de la Prueba y aprobados por los Comisarios Deportivos. Si el orden de largada y/o los intervalos son diferentes a los del inicio de la sección que incluye el Power Stage, el Director de la Prueba debe comunicar esta información a las tripulaciones durante el reagrupamiento que debe preceder al Power Stage.

50.4. ATRIBUCIÓN DE PUNTOS "POWER STAGE"

50.4.1. Los puntos se atribuirán según la escala descrita en el Art. 3.1.4.

- Con el fin de asignar puntos, la Clasificación de la Power Stage se calculará utilizando el tiempo de la especial más cualquier otra penalización de tiempo acumulada en esta, incluyendo cualquier penalización por salida falsa.
- Para puntuar, un piloto debe estar clasificado en la Clasificación Final del rally.
- Si un piloto aparece en la clasificación de la Power Stage pero no está clasificado en la Clasificación Oficial Final del rally, los Comisarios Deportivos decidirán si el siguiente Competidor debe ser adelantado en la clasificación de la Power Stage para la atribución de puntos.
- Cualquier tripulación que no comience la Power Stage en el orden dado no podrá puntuar en la misma. Dicha tripulación tampoco podrá restar puntos a otros pilotos. –

50.4.2 Si la Power Stage se detiene definitivamente antes de que todas las tripulaciones con derecho a puntuar en el Campeonato hayan tenido la oportunidad de completar la etapa, los Comisarios Deportivos podrán decidir que no se otorguen puntos por la Power Stage.

50.5. A efectos de cobertura mediática, los organizadores podrán detener cualquier vehículo y su tripulación en el tramo de carretera inmediatamente después del control STOP de la especial, estas tripulaciones serán dirigidas por los oficiales del control STOP de la especial, quienes podrán, si es necesario, modificar el tiempo permitido para el siguiente tramo de carretera."

51. PRUEBA SUPER ESPECIAL

51.1. CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SUPER ESPECIAL

- 51.1.1. Cuando varios vehículos toman la salida al mismo tiempo, el trazado de la pista en cada punto de salida debe ser similar. El mismo procedimiento de salida debe aplicarse a cada vehículo. También está permitido escalar la línea de salida de los vehículos para igualar la longitud de la carrera desde las diferentes posiciones de salida.
- 51.1.2. La organización de una Prueba Súper Especial es opcional.

51.2. DESARROLLO DE UNA PRUEBA SUPER ESPECIAL

Las reglas específicas relativas al desarrollo, orden de largada e intervalos de tiempo de una Prueba Súper Especial quedan totalmente a discreción del organizador. No obstante, esta información debe figurar en el Reglamento Particular del rally.

51.3. SEGURIDAD

- 51.3.1. Se debe establecer un sistema de banderas rojas mostradas por los comisarios o de luces rojas para indicar a los competidores que se detengan o disminuyan la velocidad. Se debe seguir el procedimiento descrito en el Art. 53.5.
- 51.3.2. Con el fin de garantizar la seguridad, el vehículo de un competidor que no complete la Prueba Super Especial podrá ser transportado por los organizadores hasta el final de la prueba o hasta un lugar seguro para su evacuación.

51.4. INCOMPARECENCIA A LA SALIDA DE LA SUPER ESPECIAL SECCIÓN 1, ETAPA 1

Las tripulaciones que no se presenten a la largada de la prueba súper especial incluida en la sección 1 de la etapa 1 (si la hubiere), en caso que sufra alguna falla o avería mientras la completan, o quedaran detenidas entre el final de la prueba súper especial y el parque de servicio o el reagrupamiento nocturno y no puedan llegar por sus propios medios, podrán hacer reparaciones y continuar el rally desde el control horario de salida del reagrupamiento nocturno.

El auto podrá ser reparado a discreción del competidor.

Sin embargo, el mismo deberá ser reportado al reagrupamiento nocturno antes de la siguiente sección a más tardar una hora antes de la salida programada para el primer auto.

El tiempo establecido para la prueba súper especial, a las tripulaciones involucradas en esta condición, será indicado en el Reglamento Particular del rally.

52. INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL - OBSTRUCCIÓN

- 52.1.** Cuando una prueba especial sea interrumpida o detenida por cualquier motivo, el Director de Carrera asignará a cada tripulación afectada el tiempo que considere más justo. El Director de la Carrera deberá emitir la notificación correspondiente. Sin embargo, ninguna tripulación responsable o corresponsable de una interrupción de la prueba especial podrá beneficiarse de esta medida.
- 52.2.** Si una tripulación/vehículo se ve obstaculizado de forma substancial y evidente por un vehículo que se encuentre en frente, el Director de Carrera podrá otorgar un tiempo provisional.

53. SEGURIDAD DE LOS COMPETIDORES

53.1. EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES

Cuando un vehículo está en movimiento en cualquier tipo de especial y hasta el control de parada de stop, la tripulación debe llevar cascos homologados y toda la ropa y equipamiento de seguridad requeridos de acuerdo con el Anexo L, Capítulo III - Equipamiento del Piloto, tal y como lo suministra el fabricante del equipamiento, y sus cinturones de seguridad deben estar correctamente abrochados. Cualquier infracción será sancionada por los comisarios.

53.2. EQUIPAMIENTO DEL VEHÍCULO

53.2.1. Si el organizador proporciona una consola de seguridad de emergencia (sistema de seguimiento), el sistema debe ser fácilmente accesible para el piloto y el copiloto cuando estén sentados con sus arneses de seguridad ajustados.

53.2.2. Señales SOS/OK

Cada vehículo de competición llevará a bordo una señal roja de SOS y, en el otro lado, una señal verde de "OK" que mida al menos 42 x 29,7 cm (A3). El cartel debe colocarse en el vehículo y ser fácilmente accesible para la tripulación.

53.2.3. Cada vehículo participante debe llevar un triángulo rojo reflectante.

53.3. INCIDENTE EN UNA PRUEBA ESPECIAL

53.3.1. En caso de accidente que requiera atención médica urgente, se aplicará lo siguiente:

- La pantalla SOS de la consola de emergencia (sistema de seguimiento) debe activarse lo antes posible (si procede)
- Cuando sea posible, debe mostrarse inmediatamente la señal roja de SOS" a los vehículos que vengan detrás y a cualquier helicóptero que intente prestar ayuda.
- Tan pronto como sea posible, el triángulo rojo reflectante debe colocarse en un lugar visible en el mismo lado de la carretera que el vehículo, al menos 50 metros antes de la posición del vehículo, para advertir a las tripulaciones que le siguen, incluso si el vehículo está fuera de la carretera.

53.3.2. Toda tripulación a la que se le muestre la señal roja "SOS", o que vea un vehículo que ha sufrido un accidente, y no se muestre la señal OK, deberá detenerse inmediatamente y sin excepción para prestar auxilio. Todos los vehículos que le sigan también deberán detenerse. El segundo vehículo que se encuentre en el lugar del accidente informará al siguiente punto de radio. Los vehículos siguientes dejarán una ruta libre para los vehículos de emergencia. A todas las tripulaciones detenidas por este procedimiento se les asignará un tiempo de acuerdo con el Art. 52.

53.3.3. En el caso de un accidente en el que no se requiera intervención médica inmediata o de un vehículo que se detenga por cualquier otra razón en o junto a una etapa especial, ya sea temporal o permanentemente, se aplicará lo siguiente:

- El interruptor OK de la consola de emergencia debe activarse en el plazo de un minuto (si procede).
- La señal verde "OK" debe mostrarse inmediatamente a los vehículos siguientes y a cualquier helicóptero que intente ayudar. Si la tripulación abandona el vehículo, la señal de "OK" debe mostrarse de forma que sea claramente visible para todas las tripulaciones siguientes.
- El triángulo rojo debe ser colocado en un lugar visible en el mismo lado de la carretera que el vehículo por un miembro de la tripulación al menos 50 metros antes de la posición del vehículo, para advertir a los conductores que le siguen, incluso si el vehículo está fuera de la carretera.
- Si en la pantalla "El triángulo rojo debe ser colocado en un lugar visible en el mismo lado de la carretera que el vehículo por un miembro de la tripulación al menos 50 metros antes de la

posición del vehículo, para advertir a los conductores que le siguen, incluso si el vehículo está fuera de la carretera.

- 53.3.4. Si en la pantalla de la consola de emergencia aparece la señal SOS, OK o Hazard, esta señal equivale a la visualización del tablero SOS/OK o del triángulo rojo reflectante.
- 53.3.5. Si no fuera posible, por cualquier razón, mostrar el tablero OK/SOS en cualquiera de las situaciones anteriores, éste podrá ser sustituido por un lenguaje de signos evidente y claramente comprensible mostrado por la tripulación fuera del vehículo:
- un brazo y el pulgar hacia arriba para indicar "OK"
 - brazos cruzados por encima de la cabeza para indicar "SOS"



- 53.3.6. Cualquier tripulación que pueda, pero no cumpla con las reglas anteriores, será denunciada por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos.
- 53.3.7. El libro de ruta contendrá una página con el procedimiento en caso de accidente.
- 53.3.8. Toda tripulación que se retire de un rally debe informar a los organizadores de su retirada definitiva lo antes posible, salvo en caso de fuerza mayor. Cualquier tripulación que no lo haga será objeto de una penalización a discreción de los Comisarios Deportivos.

53.4. INCIDENTE EN UNA PRUEBA ESPECIAL EN EL QUE ESTÉ IMPLICADA UNA PERSONA QUE NO SEA MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN

Si una tripulación se ve implicada en un accidente en el que una persona que no es miembro de la tripulación sufre lesiones físicas, el vehículo debe detenerse inmediatamente y seguir los procedimientos descritos en el Art. 53.3.1

53.5. USO DE BANDERAS ROJAS

- 53.5.1. Banderas rojas electrónicas (si procede)

Se utilizarán banderas rojas electrónicas en todos los vehículos competidores. Cuando se activa desde el control del rally, la pantalla de la Consola de Emergencia se volverá roja y mostrará el mensaje "BANDERA ROJA".

Las tripulaciones deben confirmar inmediatamente la Bandera Roja electrónica pulsando el botón "OK" y proceder como se especifica en el Art. 53.5.3.

- 53.5.2. Banderas Rojas en los puntos de radio

La Bandera Roja se mostrará a las tripulaciones sólo por instrucción del Director de la Prueba. Las banderas sólo pueden ser mostradas en los puntos de radio marcados en el libro de ruta y por un oficial que lleve una chaqueta distintiva del color estipulado en el Anexo H, Art. 5.2.7 y en la que figure el cartel del punto de radio. Se mostrarán banderas en todos los puntos de radio que precedan al incidente.

Deberá haber una Bandera Roja en cada punto de radio de la etapa (situados a intervalos aproximados de 5 km).

En ningún punto de una especial podrá desplegarse otra bandera que no sea la Roja.

53.5.3. Significado de una Bandera Roja

Al pasar una bandera roja y/o recibir una bandera roja electrónica, lo que ocurra primero, el piloto debe reducir inmediatamente la velocidad, mantenerla reducida hasta el final de la especial y seguir las instrucciones de los comisarios o de los pilotos de los vehículos de intervención. El incumplimiento de esta regla conllevará una penalización a discreción de los Comisarios Deportivos.

53.5.4. A una tripulación a la que se haya mostrado la bandera roja se le asignará un tiempo provisorio para la prueba especial, de acuerdo con el Art. 52.

53.5.5. Si se utilizan diferentes sistemas de señalización (por ejemplo, luces intermitentes) en las etapas super especiales, deberán incluirse todos los detalles en el Reglamento Particular.

53.5.6. Si una prueba especial, se interrumpe o se detiene y las tripulaciones deben pasar por la especial, debe mostrarse una Bandera Roja en la largada para informar a los pilotos de cómo deben proceder.

53.5.7. Puntos de bandera roja durante el reconocimiento

Durante el reconocimiento, debe mostrarse una señal con el símbolo del puesto de radio en la ubicación de cada punto de radio. Este cartel puede ser más pequeño que el utilizado en el rally, pero debe ser claramente visible para las tripulaciones que realicen el reconocimiento con el fin de que puedan tomar nota de las ubicaciones.

54. REANUDACIÓN DESPUÉS DEL ABANDONO O RETIRADA

54.1. GENERALIDADES

54.1.1. Salvo que se indique lo contrario en el Reglamento Particular del rally, la tripulación que no haya completado un tramo podrá reiniciar el rally a partir de la largada del tramo siguiente al reagrupamiento nocturno, a menos que confirme lo contrario al Director de la Prueba completando el formulario que se encuentra en la parte trasera de la hoja de ruta ("abandono definitivo") y entregándolo al organizador lo antes posible y, si es posible, antes de la publicación de la lista de largada.

54.1.2. Después de que el Director de la Prueba haya sido informado de una retirada, la tripulación debe entregar su tarjeta de tiempo. Cuando la retirada se produzca en una especial o en un control de STOP, el tiempo de esa etapa no se registrará y el Art. 54.2 se aplicará.

54.1.3. En caso de sobrepasar el retraso máximo permitido según el Art. 45 del presente reglamento, el competidor en cuestión se le permitirá volver a tomar la salida después del siguiente reagrupamiento nocturno. La penalización de tiempo se aplicará según el Art. 54.2 del CH en que el competidor en cuestión haya sobrepasado el retraso máximo permitido.

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

54.1.5. Toda tripulación que se retire deliberadamente donde se perciba la intención de obtener una ventaja será juzgada por los Comisarios Deportivos, que podrán no permitir que la tripulación vuelva a tomar la salida. Los Comisarios Deportivos pueden aplicar sanciones contra el Competidor y/o tripulación implicados de acuerdo con el Art. 11.9 del Código.

54.2. SANCIONES

54.2.1. A toda tripulación que reinicie la salida de nuevo se le aplicará una penalización de tiempo. Por cada prueba especial o súper especial perdida, esta penalización será de 10 minutos.

54.2.2. Esta penalización de tiempo se añadirá al mejor tiempo de la clase de cada vehículo por cada prueba especial no disputada, que incluirá la especial o superespecial en la que la tripulación se haya retirado.

54.2.3. Si la retirada se produce después de la última especial o súper especial antes de un reagrupamiento nocturno, se considerará que la tripulación se ha retirado en la última especial o súper especial su propio tiempo será tomado en consideración para la aplicación de la penalización de tiempo.

55. REPARACIONES PREVIAS A UNA RELARGADA

55.1. LUGAR DE SERVICIO Y TIEMPO PERMITIDO

Cualquier vehículo que no termine una sección de acuerdo con lo anterior puede ser reparado a discreción del competidor. Si el vehículo se retiró debido a un accidente, antes de cualquier reparación, los vehículos pueden ser llevados directamente a su área de servicio y esperar bajo las condiciones del Parc Fermé hasta que el Delegado Técnico de la FIA o el Jefe Técnico den autorización para repararlo o no. Para volver a tomar la salida, todos los vehículos retirados deberán presentarse en el reagrupamiento nocturno antes de la siguiente etapa, a más tardar una hora antes de la salida programada del primer vehículo.

55.2. CONTROL DE LOS VEHÍCULOS REPARADOS

El vehículo debe conservar su carrocería original, el bloque motor marcado en la verificación previa al rally y todas las piezas selladas. El competidor debe estar representado durante esta revisión en el momento que le indiquen los organizadores.

ASISTENCIA

56. ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES

56.1. REALIZACION DE LA ASISTENCIA

- 56.1.1. A partir del primer CH, el servicio de un vehículo de competición sólo podrá efectuarse en los parques de servicio y según lo permitido en el Art. 60 con excepción de las reparaciones de vehículos retirados que pretendan volver a tomar la salida.
- 56.1.2. La tripulación, utilizando únicamente el equipo de a bordo y sin asistencia física externa, puede realizar el servicio en el vehículo en cualquier momento, salvo cuando esté específicamente prohibido.

56.2. PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES DE SERVICIO.

- 56.2.1. Se prohíbe la presencia de personal del equipo o de cualquier medio de transporte del equipo (incluidos los helicópteros) a menos de 1 kilómetro de su vehículo de competición, excepto:
 - En los parques de servicio y en las áreas de servicio remotas (SAR)
 - Mientras los vehículos estén en un reagrupamiento
 - En las zonas de reabastecimiento
 - En las zonas de montaje de neumáticos
 - Para un miembro del equipo por vehículo en las zonas oficiales de lavado de vehículos
 - Donde lo permita el boletín
 - En las especiales (desde la señal amarilla al inicio del control horario hasta la señal de stop al final de la especial)
 - Mientras los vehículos estén en una zona de prensa
 - Cuando los vehículos competidores que siguen la ruta prescrita en el libro de ruta deban utilizar la(s) misma(s) carretera(s) al mismo tiempo que el personal del equipo, siempre que no se detengan en el mismo lugar al mismo tiempo.

56.2.2.

a) Se permite el paso de comida, bebida, ropa e información (tarjeta de datos, libro de ruta, etc.) hacia o desde el personal, mientras los miembros del equipo estén:

- en las zonas de montaje de neumáticos, únicamente del personal autorizado en la zona,
- en parques de servicio, áreas de servicio remotas y reagrupamientos o mientras los vehículos se encuentren en una zona de prensa.

b) Cuando un reagrupamiento esté situado cerca del parque de servicio y mientras los miembros de la tripulación estén esperando para registrar su tiempo al final de un tramo de enlace, los miembros de la tripulación podrán dirigirse a sus puestos de servicio después de haber cumplido con sus obligaciones con los medios de comunicación.

56.2.3. En caso de que un vehículo no pueda ser arrancado de nuevo y conducido por sus propios medios desde el Parque Fermé/Parque Cerrado hasta el área de servicio antes del servicio, se permitirá a los oficiales/mariscasles y/o al personal del equipo empujar o remolcar el vehículo hasta su puesto de servicio específico.

57. ÁREAS DE SERVICIO

57.1. GENERALIDADES

Durante todo el rally habrá un parque de servicio principal. No obstante, los organizadores podrán presentar a la FIA una justificación para la reubicación durante un rally. Cada competidor es responsable de proteger su área de servicio con un cobertor de piso.

57.2. HORARIOS DEL PARQUE DE SERVICIO

El horario para cada vehículo en el parque de servicio será de acuerdo con el itinerario del rally con la siguiente sugerencia:

57.2.1. Quince (15) minutos antes de la primera SS después de un reagrupamiento nocturno.

- Se podrán realizar verificaciones técnicas dentro del parc fermé/parque cerrado.

57.2.2. Treinta (30) minutos entre dos grupos de pruebas especiales

- FIA/Codasur se puede disponer de un período flexible de 15 minutos, previo a la entrada a los parques de servicio intermedios.

57.2.3. Cuarenta y cinco (45) minutos al final de cada tramo antes de un reagrupamiento nocturno.

- Controles técnicos de 10 minutos en el parc fermé/parque cerrado.

57.2.4. Diez (10) minutos antes de la llegada.

- Precedida por una zona técnica de 10 minutos.

57.3. IDENTIFICACIÓN DE LOS PARQUES DE SERVICIO

Los parques de servicio están indicados en el itinerario del rally con un control horario a la entrada y a la salida (la distancia de 25 m mencionada en el Anexo I se reducirá a 5 m).

57.4. VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE SERVICIO

La velocidad de los vehículos y en los aparcamientos de servicio no podrá exceder de 30 km/h, o menos cuando se especifique en el Reglamento Particular. El incumplimiento de este límite dará lugar a una penalización aplicada por el Director de la Prueba de la siguiente manera:

- 25 euros por kilómetro por hora por encima del límite de velocidad.

Cualquier aplicación de este reglamento por parte del Director de la Prueba será notificada por éste al competidor afectado.

57.5. ASISTENCIA EXTERNA

Dentro del parque de servicio, está permitido que los oficiales /o el personal del equipo remolquen, transporten o empujen un vehículo.

57.6. DISPOSICIÓN Y UBICACIÓN DENTRO DE LOS PARQUES DE SERVICIO

- 57.6.1. El organizador debe asignar un "Área de Servicio" (definida por su longitud, anchura y ubicación) a cada equipo competidor dentro del parque de servicio. Todos los vehículos de los equipos deben estacionarse dentro de su área respectiva. Estos vehículos deben llevar placas de servicio o auxiliares.
- 57.6.2. Los vehículos que no estén totalmente estacionados en la zona asignada deberán estacionarse en una zona de estacionamiento adyacente con acceso peatonal al parque de servicio. A estos vehículos se les asignará una placa de Auxiliar.

57.7. REQUISITOS ADICIONALES PARA CAMPEONATOS DE APOYO

Aplicable únicamente para el WRC.

58. VACIADO Y/O RELLENADO DEL DEPÓSITO EN EL PARQUE DE SERVICIO

Cuando sea necesario como parte del servicio (es decir, cambio del depósito de combustible, cambio de la bomba de combustible, cambio del filtro de combustible, cambio de cualquier otro elemento del circuito de combustible), se permite el vaciado y/o rellenado en un parque de servicio siempre que:

- Los trabajos se realicen con conocimiento del organizador.
- El competidor deberá proporcionar un extintor de incendios con un operario de guardia.
- No se realice ningún otro trabajo en el vehículo mientras el circuito de combustible esté abierto y/o durante la operación de vaciado y/o rellenado.
- Se establece un perímetro de seguridad adecuado alrededor del vehículo.
- Sólo se añade combustible suficiente para llegar a la siguiente zona de reabastecimiento.

59. FLEXI-SERVICE

59.1. GENERALIDADES

Los flexi-servicios de 45 minutos permitirán la retirada de los vehículos competidores de un parc fermé/parque cerrado a un parque de servicio adyacente, con controles de tiempo de entrada y salida comunes. Cualquier variación deberá publicarse en el Reglamento Particular del rally. Las verificaciones técnicas de una duración de 10 minutos deberán incluirse en el parc fermé/parque cerrado antes del flexi-service que tiene lugar antes de un reagrupamiento nocturno.

59.2. FUNCIONAMIENTO DEL FLEXI-SERVICE Y HORARIOS

- 59.2.1. Para el funcionamiento del flexi-servicio de 45', las tripulaciones entrarán en el parc fermé/parque cerrado. Las tripulaciones podrán entrar en el parque de servicio o dejar su vehículo en el parc fermé/parque cerrado.
- 59.2.2. El vehículo competidor podrá ser conducido por un representante autorizado del competidor una sola vez desde el parc fermé/parque cerrado al parque de servicio y viceversa, respetando todas las formalidades de presentación de la tarjeta de tiempo y las penalizaciones correspondientes.
- 59.2.3. En caso de que un vehículo no pueda ser arrancado y conducido por sus propios medios desde el Parc Fermé/parque cerrado hasta el área de servicio antes del flexi-service, los oficiales encargados y/o el personal del equipo estarán autorizados a empujar o remolcar el vehículo hasta su área de servicio.
- 59.2.4. El vehículo competidor podrá ser devuelto al parc fermé/parque cerrado antes de que hayan transcurrido los 45 minutos sin penalización.

59.2.5. El tiempo operativo del tiempo de servicio flexible se deja a discreción del organizador, pero debe declararse en el itinerario del rally. Ver RRSR Anexo II, Art. 4.5.

60. ÁREAS DE SERVICIO REMOTAS (ASR)

60.1. GENERALIDADES

- Podrán crearse áreas o zonas de servicio remotas (ASR) que deberán:
- Estar definidas por un control horario a su entrada y salida.
- No superar los 15 minutos de duración para un mismo vehículo.
- Permitir el cambio de neumáticos suministrados por un vehículo de servicio y cualquier servicio previsto en el presente reglamento.
- Puede ir precedida de una zona técnica de 3 minutos antes del control horario de entrada.
- Incorporar una zona de marcado de neumáticos después del control horario de salida.
- Admitir únicamente al personal autorizado de los equipos, según el presente reglamento ASR, a los oficiales del rally y a los medios de comunicación con los pases adecuados.
- Para aumentar el valor promocional, se anima a los organizadores a situar los ASR en ciudades o centros de población.

60.2. NÚMERO DE MIEMBROS DEL EQUIPO

- 60.2.1. En un área de servicio remota, podrán trabajar en su(s) vehículo(s) las siguientes personas:
- Para un vehículo, la tripulación más un máximo de 4 miembros del personal del equipo. Este personal de equipo deberá ser el mismo mientras el vehículo esté en el área.
 - Para los competidores de pilotos prioritarios o competidores con múltiples inscripciones, la tripulación más un máximo de 4 miembros del personal del equipo por vehículo. Este personal de equipo podrá intercambiarse entre vehículos dentro de la zona.
- 60.2.2. Las áreas deben programarse de modo que el mismo personal de equipo pueda asistir a estas áreas y al parque de servicio cuando se utilice una ruta recomendada proporcionada. La reposición de los recipientes de bebida del conductor no se considerará trabajo en un vehículo.
- 60.2.3. Ningún miembro del personal del equipo que no esté autorizado por el Art. 60.2.1 / 60.2.2 / 60.3.3 puede estar en la zona.

60.3. EQUIPO Y HERRAMIENTAS ADMISIBLES

- 60.3.1. Mientras se esté en un área de servicio remota se permite lo siguiente:
- El uso de gatos, soportes de chasis, rampas, llaves para tuercas de rueda, llave dinamométrica, herramientas manuales y agua corriente.
 - El uso de equipos o piezas y herramientas transportadas a bordo del vehículo de competición.
 - El uso de herramientas que funcionen con baterías, incluida la iluminación necesaria.
 - La adición de agua corriente a los sistemas del vehículo, para lo cual puede utilizarse un dispositivo de llenado.
 - El uso de equipos y material de purga de frenos y de limpieza del vehículo.
- 60.3.2. Deben utilizarse cobertores para el piso.
- 60.3.3. Se permite tener un vehículo de competición conectado por cable a un ordenador situado dentro del área de servicio remoto y manejado por una persona adicional (aparte del personal de los 4 equipos autorizados). Esta persona no podrá tocar el vehículo ni las piezas que se monten en el vehículo de rally.
- 60.3.4. En las áreas de servicio remotas se permite la instalación de luces adicionales en el vehículo. Las luces adicionales, los neumáticos y las herramientas necesarias para instalarlas pueden ser transportados al SAR en un vehículo de servicio.
- 60.3.5. Cualquier equipo o pieza del vehículo puede dejarse en el ZAR y retirarse después de la salida del vehículo.
- 60.3.6. PASE DE VEHÍCULO PARA ÁREAS REMOTAS DE SERVICIO

60.4. El organizador expedirá un pase por vehículo competidor para el transporte del personal del equipo y de los equipos y herramientas elegibles para el SAR.

60.5. ÁREA DE MONTAJE DE NEUMÁTICOS (AMN)

- En cada zona de montaje de neumáticos
- Deberá definirse un control de tiempo a su entrada y salida.
- El tiempo objetivo para la AMN será de 15 minutos.
- Cualquier trabajo dentro del AMN sólo podrá ser realizado por la tripulación sola más dos miembros del equipo por tripulación, pero sólo utilizando el equipo llevado a bordo del vehículo competidor más un ordenador de mano, un gato de vehículo extra y cuatro soportes de eje que pueden ser traídos por el miembro del equipo.
- Los neumáticos complementarios por utilizar podrán ser transportados a la zona en un vehículo de servicio y ser preparados por los miembros del equipo para ser montados en el vehículo de rally.
- Es obligatorio que todos los vehículos pasen por la zona de montaje de neumáticos y se detengan en la zona de marcado de neumáticos, aunque no se cambien las ruedas.
- A la salida de cada zona de montaje de neumáticos se establecerá una zona de marcado de ruedas/neumáticos y de lectura de códigos de barras en la que cada vehículo deberá detenerse.
- El transporte de los neumáticos al AMN se especificará en el Reglamento Particular de cada rally.
- Cuando un AMN vaya precedido de un reagrupamiento, deberá establecerse una zona técnica de 3 minutos antes de la salida del CH del reagrupamiento.

COMBUSTIBLE - REABASTECIMIENTO

61. PROCEDIMIENTO DE REABASTECIMIENTO

61.1. UBICACIÓN

61.1.1. Salvo lo detallado para el cambio de un depósito de carburante, los competidores sólo podrán reabastecerse en las zonas de reabastecimiento designadas (ZR) o en las estaciones de servicio comerciales indicadas en el libro de ruta, salvo que se detalle lo contrario en el Reglamento Particular.

Las zonas de reabastecimiento pueden estar situadas en:

- la salida de los parques de servicio
- la salida de áreas de servicio remotas
- lugares remotos del recorrido del rally.

61.1.2. Toda zona de reabastecimiento deberá figurar en el itinerario del rally y en el libro de ruta. No se podrán programar más de tres AR diferentes entre dos reagrupamientos nocturnos, siendo uno de ellos en el Parque de Servicio.

61.1.3. En la medida de lo posible y por razones de seguridad, se anima a los organizadores a adaptar la longitud de los tramos para evitar el uso de zonas de reabastecimientos remotas en la ruta del rally. La FIA podrá solicitar la modificación de un itinerario que incluya zonas de reabastecimientos remotas injustificadas.

61.1.4. La entrada/salida de las zonas de reabastecimiento deberá estar señalizada con un símbolo azul de bidón o surtidor, excepto las gasolineras comerciales.

61.1.5. El organizador deberá disponer la presencia de un aparato de bomberos y/o medidas de seguridad apropiadas en cualquier zona de reabastecimiento (no aplicable en estaciones de servicio comerciales).

61.1.6. Si no hay estaciones de servicio en el recorrido del rally, el organizador podrá prever la distribución de un suministro de carburante, conforme al Anexo J, a las tripulaciones a través de un sistema centralizado. Dichos puntos de reabastecimiento deberán respetar las mismas condiciones de seguridad que las zonas de reabastecimiento.

61.2. PROCEDIMIENTO EN LAS ZONAS DE REABASTECIMIENTO

- 61.2.1. Sólo se permiten acciones dentro de un ZR directamente relacionadas con el reabastecimiento del vehículo competidor.
- 61.2.2. En todas las ZR se aplicará un límite de velocidad de 5 km/h.
- 61.2.3. Para acceder al ZR, todo el personal implicado en las operaciones de reabastecimiento deberá llevar una vestimenta que ofrezca una protección adecuada contra el fuego y que incluya como mínimo: pantalón largo, camiseta de manga larga, calzado cerrado, guantes y pasamontañas.
- 61.2.4. El proveedor de carburante o el organizador, sea quien sea el responsable de la gestión de la zona de reabastecimiento, es responsable de proteger el suelo con una Estera Ambiental que estará compuesta por una parte superior absorbente y una parte inferior impermeable. El Reglamento Particular debe mencionar cuándo se asigna este requisito al competidor.
- 61.2.5. La responsabilidad de repostar recae exclusivamente en el competidor.
- 61.2.6. Los motores deben estar apagados durante toda la operación de reabastecimiento.
- 61.2.7. Es obligatorio que la tripulación permanezca fuera del vehículo durante el reabastecimiento.
- 61.2.8. Únicamente con el fin de ayudar en el procedimiento de reabastecimiento de su vehículo, dos miembros de cada tripulación pueden acceder al ZR.
- 61.2.9. Un vehículo puede ser empujado fuera del RA por la tripulación, los dos miembros del equipo y/o los oficiales sin incurrir en penalización.

61.3. PROCEDIMIENTO EN ESTACIONES DE SERVICIO COMERCIALES

- 61.3.1. Los pilotos pueden utilizar combustible comercial dispensado en surtidores de estaciones de servicio comerciales o en puntos de distribución del organizador, marcados en la Hoja de Ruta. Este combustible debe ser dispensado directamente en el depósito del vehículo competidor.
- 61.3.2. La tripulación debe utilizar únicamente el equipo de a bordo y sólo los surtidores, sin ayuda física externa.
- 61.3.3. Los vehículos equipados únicamente con acoplamientos de reabastecimiento especificados por la FIA y que utilicen combustible de estaciones de servicio comerciales deben transportar el adaptador en el vehículo y mostrarlo en las verificaciones previas al rally.

62. USO DEL COMBUSTIBLE

Para estas regulaciones, por favor refiérase a las regulaciones pertinentes de los campeonatos. Todo tipo de combustible debe cumplir con el Anexo J Art. 252.9.

63. REGLAS DEL PARC FERME/PARQUE CERRADO

63.1. APLICACIÓN

Los vehículos están sujetos a las reglas del parc fermé/parque cerrado

- 63.1.1. Desde el momento en que entran en un parque de reagrupamiento hasta que lo abandonan.
- 63.1.2. Desde el momento en que entran y/o se registran en una zona de control hasta que la abandonan.
- 63.1.3. Desde el momento en que lleguen al final del tramo de competición del rally hasta que los Comisarios Deportivos hayan autorizado la apertura del parque cerrado.

63.2. PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARC FERMÉ/PARQUE CERRADO

- 63.2.1. Tan pronto como hayan aparcado su vehículo en el parc fermé/parque cerrado, los pilotos deben parar el motor y la tripulación debe abandonar el parc fermé/parque cerrado. Nadie, excepto los oficiales del rally que desempeñen una función específica, está autorizado a entrar en el parc fermé/parque cerrado.

63.2.2. 63.2.2. Las tripulaciones pueden entrar en el parc fermé/parque cerrado 10 minutos antes de su hora de salida.

63.3. 63.3 EMPUJAR UN VEHÍCULO EN EL PARC FERMÉ/PARQUE CERRADO

Sólo los oficiales de guardia y/o los miembros de la tripulación están autorizados a empujar o remolcar un vehículo en competición dentro de un parc fermé/parque cerrado.

63.4. CUBRE VEHICULOS

No está permitido el uso de cobertores de vehículo.

63.5. REPARACIONES EN EL PARC FERME/PARQUE CERRADO

- 63.5.1. Si los Comisarios consideran que el estado de un vehículo es lo suficientemente defectuoso como para que la seguridad pueda verse afectada, con el permiso del Delegado Técnico de la FIA y en presencia de un comisario, un miembro del equipo puede reparar o cambiar elementos de seguridad homologados por la FIA de conformidad con el Anexo J, que estén incluidos en una lista técnica de la FIA y montados en el vehículo (por ejemplo, cinturón de seguridad, extintor).
- 63.5.2. Sólo por razones de seguridad, con el consentimiento previo del Director de la Prueba y bajo la supervisión de un oficial autorizado, la tripulación y hasta 3 miembros del personal del equipo podrán cambiar la(s) ventanilla(s).
- 63.5.3. Si el tiempo empleado en completar las reparaciones anteriores supone un retraso más allá de la hora de salida programada originalmente, se dará a la tripulación una nueva hora de salida a partir de la finalización de la reparación, cuya penalización será de 1 minuto por minuto o fracción de minuto, pero que no podrá exceder el retraso máximo permitido según lo dispuesto en el reglamento correspondiente.

63.6. ACTIVACIÓN DEL SISTEMA DE CORTE DE COMBUSTIBLE

Sólo aplicable en WRC

63.7. PARC FERME (PARQUE CERRADO) DESPUÉS DEL FINAL DEL RALLY

Los dispositivos del sistema de seguimiento y las cámaras a bordo proporcionados por el Promotor o el Organizador sólo podrán retirarse en el parc fermé con el acuerdo del Delegado Técnico de la FIA/Jefe Técnico y bajo el control de los Comisarios.

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS DESPUÉS DEL RALLY

64. RESULTADOS DEL RALLY

64.1. ESTABLECIMIENTO DE LOS RESULTADOS

Los resultados se establecen sumando todos los tiempos de las especiales y todas las penalizaciones de tiempo incurridas en los tramos de carretera, junto con todas las demás penalizaciones expresadas en tiempo.

64.2. PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

Durante el rally, las clasificaciones que se publicarán serán las siguientes:

- 64.2.1. Clasificaciones no oficiales: clasificaciones distribuidas por el organizador durante el rally.
- 64.2.2. Clasificaciones parciales no oficiales: clasificaciones publicadas al final de una etapa.
- 64.2.3. Clasificación provisional: clasificación publicada por el organizador al final del rally.
- 64.2.4. Clasificación Final: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

64.2.5. En caso de retraso de la lista de salida y/o de la Clasificación Provisional, una nueva hora debe ser comunicada por el Director de la Prueba en el/los tablón(es) de anuncios oficial(es).

64.3. EMPATE EN UNA ETAPA O RALLY DE CAMPEONATO

En caso de empate en un rally, el competidor que marque el mejor tiempo en la primera especial, que no sea una súper especial, será proclamado vencedor. Si esto no fuera suficiente, se tendrán en cuenta los tiempos de la segunda, tercera, cuarta, etc. especiales. Este principio puede aplicarse en cualquier momento del rally.

64.4. PROMOCIÓN DE LOS RESULTADOS

Está prohibido publicar cualquier forma de publicidad promocionando el resultado de una etapa individual de un rally. Sin embargo, los competidores pueden hacer referencia en los comunicados de prensa a la "victoria" en una etapa, siempre que no se dé a entender que el resultado se refiere a todo el rally.

65. PROTESTAS Y APELACIONES

65.1. PRESENTACIÓN DE UNA PROTESTA O RECURSO

Todas las protestas y/o apelaciones deben presentarse de acuerdo con los Art. 13 y 15 del Código y, en su caso, con el Reglamento Judicial y Disciplinario de la FIA.

65.2. DEPÓSITO DE PROTESTA

- 65.2.1. El depósito de protesta es de 1.000 euros (o su equivalente en dólares estadounidenses al cambio del día) y debe pagarse en efectivo o por transferencia bancaria.
- 65.2.2. Si el depósito se hace por transferencia bancaria, la protesta debe ir acompañada de un justificante de pago. En su defecto, o si los Comisarios Deportivos consideran que el justificante de pago no es satisfactorio, la protesta no será admitida.
- 65.2.3. Los datos bancarios son los siguientes:
 - Crédit du Nord 50, rue d'Anjou F-75008 PARIS
 - Código bancario: 30076 Código de ventanilla: 02020
 - Número de cuenta: 25368000200 clave RIB 34
 - Código IBAN: FR 76 3007 6020 2025 3680 0020 034
 - Código Swift: NORDFRPP
 - Debe indicarse claramente el motivo de la transferencia.
- 65.2.4. Si la protesta es estimada o juzgada parcialmente fundada conforme al Art. 13.10.2 del Código, la FIA devolverá el depósito, una vez recibida la decisión de los Comisarios Deportivos.

65.3. DEPÓSITO ADICIONAL

- 65.3.1. Si una protesta requiere el desmontaje y remontaje de (a) parte(s) claramente definida(s) del vehículo, los Comisarios Deportivos pueden especificar un depósito adicional de acuerdo con el Art. 13.4.3 del Código Deportivo Internacional.
- 65.3.2. Reparto de los gastos ocasionados por los trabajos y el transporte del vehículo correrán a cargo del protestante si la protesta es infundada, o del competidor contra el que se presenta la protesta si es estimada. Si se juzga parcialmente fundada, el depósito adicional podrá ser devuelto en partes. Si la protesta es infundada, y si los gastos ocasionados por la protesta (escrutinio, transporte, etc.) son superiores al importe del depósito adicional, la diferencia correrá a cargo del protestante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, se devolverá la diferencia.

65.4. RECURSOS

La FIA publicará anualmente el depósito de apelación internacional.

66. ENTREGA DE PREMIOS DEL RALLY

66.1. CEREMONIA DEL PODIO

El aspecto competitivo del rally finalizará en el “Ingreso al último Control Horario”.

66.2. ENTREGA DE PREMIOS

Las tripulaciones deberán presentarse a recibir los premios con el mameluco homologado y usarla en forma correcta.

Las tripulaciones deberán cumplir con las condiciones acordadas entre Codasur y los patrocinadores del campeonato. El incumplimiento será comunicado a los Comisarios Deportivos quienes podrán aplicar una sanción de acuerdo con lo mencionado en el Art. 12 del Código.

Las condiciones serán mencionadas en el Reglamento Particular o en un boletín.

67. ENTREGA DE PREMIOS ANUAL DE LA FIA

67.1. REQUISITOS DE ASISTENCIA

Lista de títulos Codasur de la FIA

La FIA otorgará los siguientes títulos para cada temporada del Campeonato:

- Campeón FIA Codasur Rally (*) aplicable para Piloto y/o Copiloto

67.2. AUSENCIA

Salvo en caso de fuerza mayor, la ausencia conllevará una multa impuesta por la FIA.

67.3. ENTREGA DE PREMIOS CODASUR

Lista de Títulos Codasur de la FIA

Los siguientes títulos serán otorgados por el CODASUR para cada temporada del Campeonato:

- Campeón de Rally FIA Codasur (*)
- Campeón de Rally FIA CODASUR2 (*)
- Campeón de Rally FIA CODASUR3 (*)
- Campeón de Rally FIA CODASUR4 (*)
- aplicable para Piloto y/o Copiloto (*)

PRUEBAS

68. PRUEBAS Aplicable únicamente para el WRC y el ERC.

ANEXOS

REFERIRSE AL REGLAMENTO REGIONAL DE LA FIA EN LA PAGINA WEB:

<https://www.fia.com/regulation/category/117>