



Reglamento Nacional de Rally - Año 2023

MEMBER OF



Touring y Automóvil Club Paraguayo

www.tacpy.com.py



Contenido

PRINCIPIOS GENERALES.....	10
1 CONDICIONES GENERALES.....	10
11 APLICACIÓN.....	10
12 IDIOMA OFICIAL.....	11
13 INTERPRETACIÓN.....	12
14 4 FECHA DE APLICACIÓN.....	12
2. DEFINICIONES.....	12
2.1 INICIO DEL RALLY.....	12
2.2 BOLETÍN.....	12
2.3 COMUNICADO.....	12
2.4 ÁREAS DE CONTROL.....	12
2.5 TRIPULACIÓN.....	12
2.6 DECISION.....	13
2.7 TACPY.....	13
2.8 FIN DEL RALLY.....	13
2.9 ETAPA.....	13
2.10 ZONA DE MEDIOS DE PRENSA (ZMP).....	13
2.11 NEUTRALIZACIÓN.....	13
2.12 NOTIFICACIÓN.....	13
2.13 PARQUE CERRADO.....	13
2.14 ASISTENCIA PROHIBIDA.....	14
2.15 RECONOCIMIENTO.....	14
2.16 HORARIO DE RECONOCIMIENTOS.....	14
2.17 REAGRUPAMIENTO.....	14
2.18 ENLACES.....	14
2.19 SECCIÓN DEL RALLY.....	14
2.20 ASISTENCIA.....	14
2.21 PRUEBA ESPECIAL (PE).....	14
2.22 PRUEBA SÚPER ESPECIAL (PSE).....	14
2.23 EQUIPO.....	15
2.24 TARJETA DE TIEMPOS.....	15
2.25 ZONA TÉCNICA (ZT).....	15
2.26 WAIVER - EXENCION.....	15
2.27 TARJETA AMARILLA.....	15
2.28 TARJETA AZUL.....	15
CAMPEONATO Y PUNTOS.....	16
3. REQUISITOS DE CAMPEONATO.....	16
GENERALIDADES.....	16
3.1 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS DE CAMPEONATO.....	16
3.1.2 Power Stage.....	17
3.1.3 Atribución de puntos reducidos.....	17
3.2 NÚMERO DE RESULTADOS PARA LA CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO.....	17
3.3 REQUISITOS MÍNIMOS DE PARTICIPACIÓN.....	18
3.4 NÚMERO DE CONCURSOS DE CAMPEONATO.....	18
3.5 INSCRIPCIONES.....	18

4.	CAMPEONATOS PARA PILOTOS Y COPILOTOS.....	18
5.	CAMPEONATO PARA FABRICANTES O EQUIPOS.....	18
6.	CAMPEONATOS SUPLEMENTARIOS.....	18
7.	CAMPEONATO JUNIOR.....	19
8.	EMPATE EN UN CAMPEONATO.....	19
8.1	PILOTOS Y CO-PILOTOS.....	19
8.2	FABRICANTES O EQUIPOS (DONDE SEA APLICABLE).....	19
9.	CRITERIOS PARA LOS PILOTOS PRIORITARIOS.....	19
9.1	PILOTOS PRIORITARIOS DEL TACPY.....	19
9.2	REPOSICIONAMIENTO DE PILOTOS PRIORITARIOS.....	19
10.	CARACTERÍSTICAS DEL RALLY.....	20
10.1	CONFIGURACIÓN DEL RALLY.....	20
10.2	PROGRAMAS PARA LOS RALLIES.....	21
10.3	RESPECTO DEL ITINERARIO OFICIAL Y PROGRAMA DEPORTIVO.....	22
OFICIALES.....		22
11.	OFICIALES Y DELEGADOS.....	22
11.1	COMISARIOS DEPORTIVOS.....	22
11.2	DELEGADOS DEL TACPY.....	22
11.2.1	Delegado Deportivo del TACPY.....	22
11.2.2	Delegado Técnico del TACPY.....	23
11.2.3	Delegado de Seguridad del TACPY.....	23
11.2.4	Delegado de Medios de Prensa del TACPY.....	23
11.2.5	Delegado Médico del TACPY.....	23
11.2.6	Observador (es) del TACPY.....	23
11.3	OFICIAL(ES) DE RELACIONES CON LOS COMPETIDORES (ORC).....	23
AUTOS ADMITIDOS.....		23
12.	AUTOS ADMITIDOS PARA PARTICIPAR DE LOS CAMPEONATOS REGIONALES DE RALLY TACPY.....	23
12.1	CLASES DE AUTOS.....	24
12.2	DISPOSICIONES ADICIONALES.....	25
12.3	COCHES NACIONALES / REGIONALES.....	25
NEUMÁTICOS Y RUEDAS.....		25
13.	GENERALIDADES.....	25
13.1	PARA TODO TIPO DE AUTOS Y COMPETIDORES.....	25
13.1.1	Cumplimiento.....	25
13.1.2	Neumáticos moldeados.....	25
13.1.3	Tratamiento de neumáticos.....	25
13.1.4	Número de código de barras.....	26
13.1.5	Cantidades de neumáticos Ver Art. 15.....	26
13.1.6	Dispositivos para mantener el rendimiento total del neumático.....	26
13.1.7	Llantas.....	26
13.1.8	Montaje de neumáticos.....	26
13.1.9	Neumático de asfalto (seco y mojado).....	26
13.1.10	AJUSTE DE PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS.....	27
13.1.11	Neumático de asfalto para nieve.....	27
13.1.12	Neumático de tierra/ripió.....	27
13.1.13	Neumático de tierra/ripió con clavos para nieve.....	27
13.1.14	Tipo de neumáticos a utilizar.....	27
13.7	CONTROL.....	28
13.8	MARCADO DE NEUMÁTICOS / ZONAS DE CONTROL (ZN).....	28

13.9	ZONAS DE ENLACE.....	28
13.10	RUEDAS DE REPUESTO.....	28
13.11	PROVEEDOR DE NEUMÁTICOS EN EL PUNTO DE STOP DE LA PRUEBA ESPECIAL	29
13.12	DISPONIBILIDAD DE NEUMÁTICOS.....	29
14	SUMINISTRO DE NEUMÁTICOS.....	29
15	CANTIDADES DE NEUMÁTICOS.....	29
COMPONENTES MECANICOS	29	
16	COMPONENTES MECANICOS.....	29
16.1	REEMPLAZO DEL MOTOR.....	29
16.2	TURBOCOMPRESORES.....	30
16.3	TRANSMISIONES.....	30
17	COMPONENTES MECÁNICOS - FABRICANTES Y EQUIPOS WRC.....	31
18	REQUISITOS ADICIONALES PARA LOS AUTOS.....	31
18.1	CÁMARAS A BORDO.....	31
18.2	SISTEMA DE RASTREO Y SEGUIMIENTO	32
18.3	NIVEL DE RUIDO EN LAS PRUEBAS ESPECIALES.....	33
DOCUMENTOS ESTÁNDAR Y VISA TACPY.....	34	
19	DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS TACPY.....	34
19.1	GENERAL.....	34
19.2	LIBRO DE RUTA / ITINERARIO.....	35
19.3	TARJETAS DE TIEMPOS.....	35
20	EXPEDICIÓN DE UNA VISA TACPY.....	36
21	COBERTURA DE SEGURO.....	36
21.1	DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DE SEGURO.....	36
21.2	COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL.....	36
21.3	EXCLUSIÓN DE COBERTURA.....	36
INSCRIPCIONES.....	37	
22	PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN	37
22.1	PRESENTACIÓN DE FORMULARIOS DE INSCRIPCIÓN (SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN).....	37
22.2	CAMBIOS EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN	37
22.3	AUTORIZACIONES ADN.....	37
22.4	CAMBIO DE COMPETIDOR Y/O MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN.....	37
22.5	COMPROMISOS DE LOS COMPETIDORES Y MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN	38
23	FECHAS DE CIERRE.....	38
23.1	RESPECTO DE LAS FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES	38
23.2	FECHAS DE CIERRE.....	38
24	COSTO DE LAS INSCRIPCIONES.....	38
24.1	FORMULARIO DE ACEPTACIÓN DE INSCRIPCIÓN.....	38
24.2	REEMBOLSO DEL ARANCEL DE INSCRIPCIÓN	38
24.3	REEMBOLSO PARCIAL DEL ARANCEL DE INSCRIPCIÓN.....	38
25	CLASES.....	38
25.1	CAMBIO DE CLASE INSCRIPTA.....	38
IDENTIFICACIÓN DEL AUTO.....	39	
26	NÚMEROS ASIGNADOS POR TEMPORADA.....	39
27	NÚMEROS DE COMPETENCIA.....	39
27.1	GENERALIDADES	39
27.2	PANELES DE LA PUERTA DELANTERA.....	39
27.3	VENTANA TRASERA.....	39
27.4	VENTANAS LATERALES.....	39
27.5	PANEL DE TECHO (Aplica solo para los Eventos Especiales).....	40

27.6	PLACA DELANTERA (Opcional).....	40
28	NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO.....	40
28.1	VENTANAS LATERALES TRASERAS.....	40
28.2	PLACAS DE PUERTA / NÚMEROS DE COMPETICIÓN / NOMBRES DE CONDUCTORES.....	41
29	PUBLICIDAD.....	41
	CONTROLES ADMINISTRATIVOS Y VERIFICACIÓN TÉCNICA.....	42
30	CONTROLES ADMINISTRATIVOS.....	42
30.1	HORARIO.....	42
30.2	DOCUMENTOS REQUERIDOS.....	42
31	VERIFICACION TÉCNICA ANTES DEL INICIO DE LA PARTE COMPETITIVA DEL RALLY.....	43
31.1	GENERALIDADES.....	43
31.2	CRONOGRAMA.....	44
32	CONTROLES DURANTE EL RALLY.....	44
32.1	CONTROLES ADICIONALES.....	44
32.2	RESPONSABILIDAD DEL COMPETIDOR.....	44
33	CONTROLES FINALES.....	45
33.1	PARQUE CERRADO FINAL.....	45
33.2	SELECCIÓN DE AUTOS.....	46
33.3	FICHA DE HOMOLOGACION.....	46
	CONDUCTA EN EL MANEJO.....	46
34	COMPORTAMIENTO.....	46
34.1	REGLAS GENERALES.....	46
34.2	DURANTE EL RECONOCIMIENTO Y/O LOS ENLACES DE LAS PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN).....	47
34.3	VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY / LEYES DE TRÁNSITO.....	48
	RECONOCIMIENTO.....	50
35	RECONOCIMIENTO.....	50
35.1	AUTOS PARA EL RECONOCIMIENTO.....	50
35.1.2	Autos estándar.....	50
35.1.3	Automóviles de producción.....	50
35.2	NEUMÁTICOS PARA AUTOS DE RECONOCIMIENTO.....	51
35.3	RESTRICCIÓN DE RECONOCIMIENTO.....	51
35.4	DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO.....	51
35.4.1	Horario.....	51
35.4.2	Respeto del horario de reconocimiento.....	51
35.4.3	Número de pasadas.....	51
35.4.4	Velocidad durante el reconocimiento.....	52
35.4.5	Pruebas oficiales (Shakedown) / Prueba de clasificación.....	52
35.4.6	Número de personas.....	52
	PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN).....	52
36	REQUISITOS PARA LAS PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN).....	52
36.1	GENERALIDADES.....	52
36.2	DESARROLLO DE SHAKEDOWN.....	53
36.3	DESCARGO DE RESPONSABILIDAD.....	53
36.4	REQUISITOS TÉCNICOS.....	53
36.5	ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN.....	53
36.6	EQUIPO DE PILOTO Y COPILOTO A BORDO.....	53
36.7	ASISTENCIA DURANTE LAS PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN).....	53
37	PRUEBA DE CLASIFICACIÓN.....	54
37.1	GENERALIDADES.....	54

37.2	PARTICIPACION EN LAS PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN) PREVIAS.....	55
37.3	DESARROLLO DE LA PRUEBA DE CLASIFICACIÓN.....	55
37.4	FALLAS EN EL AUTO DURANTE LA PRUEBA DE CLASIFICACIÓN.....	55
37.5	PARQUE CERRADO EN UNA PRUEBA DE CLASIFICACIÓN.....	55
37.6	DEFINICIÓN DEL ORDEN DE LARGADA.....	56
37.7	REGISTRO ATRASADO O ADELANTADO.....	56
37.8	FALSA LARGADA.....	56
37.9	ASISTENCIA.....	56
LARGADA Y RELARGADA.....		56
38	ACTIVIDADES PROMOCIONALES.....	56
39	LARGADA CEREMONIAL.....	56
40	LARGADA DEL RALLY.....	57
40.1	ÁREA DE LARGADA.....	57
40.2	DEMORA MÁXIMO EN UNA LARGADA.....	57
41	ORDEN DE LARGADA E INTERVALOS.....	57
41.1	REQUISITOS DE ORDEN DE LARGADA.....	57
41.2	REPOSICIONAMIENTO DE PILOTOS.....	57
41.3	ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1.....	57
41.3.1	NUMERACIÓN Y ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA.....	57
41.4	ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS POSTERIORES.....	58
41.5	INTERVALO DE LARGADA.....	58
CONTROLES.....		59
42	CONTROLES - REQUISITOS GENERALES.....	59
42.1	SEÑALIZACIÓN DE CONTROLES.....	59
42.2	BARRERAS DE PROTECCIÓN.....	59
42.3	TIEMPO DE PARADA EN ÁREAS DE CONTROL.....	59
42.4	HORARIO.....	59
42.5	SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN.....	59
42.6	INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES.....	59
42.7	ZONAS DE MEDIOS DE COMUNICACIÓN (CUANDO APLICA).....	60
42.8	INTERCAMBIO DE DATOS DE LA CÁMARA A BORDO Y PUNTOS DE MANTENIMIENTO DE LA CÁMARA.....	60
43	CONTROLES DE PASO.....	60
44	CONTROLES HORARIOS.....	61
44.1	FUNCIONAMIENTO.....	61
44.2	PROCEDIMIENTO DE REGISTRO.....	61
44.3	CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UNA PRUEBA ESPECIAL.....	62
45	ATRASO MÁXIMO PERMITIDO.....	63
45.2	LLEGADA ADELANTADA.....	63
45.3	NOTIFICACIÓN DE EXCEDER EL ATRASO MÁXIMO PERMITIDO.....	63
46	CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO.....	64
46.1	PROCEDIMIENTO EN UNA REAGRUPAMIENTO.....	64
46.2	SALIDA DE UN REAGRUPAMIENTO.....	64
PRUEBAS ESPECIALES.....		64
47	GENERALIDADES.....	64
47.1	TOMA DE TIEMPOS.....	64
48	LARGADA DE PRUEBA ESPECIAL.....	64
48.1	LINEA DE LARGADA.....	64
48.2	PROCEDIMIENTO DE LARGADA.....	64
48.3	PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA.....	65

48.4	LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN	65
48.5	RETRASO DE UNA ETAPA ESPECIAL	66
48.6	FALSA LARGADA	66
49	FIN DE PRUEBA ESPECIAL	66
49.1	LÍNEA DE META	66
49.2	PUNTO DE STOP	66
50	POWER STAGE	67
50.1	GENERALIDADES	67
50.2	ATRIBUCIÓN DE PUNTOS	67
50.3	PLAN DE SEGURIDAD	67
PRUEBAS ESPECIALES		68
51	PRUEBA SUPER ESPECIAL	68
51.1	CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL	68
51.2	DESARROLLO DE UNA PRUEBA SUPER ESPECIAL	68
51.3	SEGURIDAD	68
51.4	NO INICIAR LA PRUEBA SUPER ESPECIAL DE LA SECCIÓN 1, ETAPA 1	68
51.5	DISPUTA DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL	69
52	INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL	69
53	SEGURIDAD DEL COMPETIDOR	69
53.1	EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES	69
53.2	EQUIPAMIENTO DE LOS AUTOS	69
53.3	INCIDENTE EN UNA ETAPA ESPECIAL	70
53.4	INCIDENTE EN UNA PRUEBA ESPECIAL QUE INCLUYE A UNA PERSONA QUE NO ES INTEGRANTE DE LA TRIPULACIÓN	72
53.5	USO DE BANDERAS ROJAS	72
53.5.2	Banderas rojas en puntos de radio	72
53.5.3	Significado de una bandera roja	72
53.5.7	Puntos de bandera roja durante el reconocimiento	73
54	RE-LARGADA LUEGO DEL ABANDONO	73
54.1	GENERALIDADES	73
54.2	PENALIZACIONES	74
55	REPARACIONES ANTES DE UNA RE-LARGADA	75
55.1	UBICACIÓN DE LA ASISTENCIA Y TIEMPO PERMITIDO	75
55.2	VERIFICACION TECNICA DE COCHES REPARADOS	75
ASISTENCIA		75
56	ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES	75
56.1	REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA	75
56.2	PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES DE ASISTENCIA	75
57	PARQUES DE ASISTENCIA	76
57.1	GENERALIDADES	76
57.2	HORARIOS DEL PARQUE DE ASISTENCIA	76
57.3	IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE ASISTENCIA	77
57.4	VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA	77
57.5	ASISTENCIA EXTERNA	77
57.6	DISEÑO DE PARQUES DE ASISTENCIA	77
57.7	REQUISITOS ADICIONALES PARA LOS CAMPEONATOS SUPLEMENTARIOS	78
58	VACIAR Y/O RELLENAR EL TANQUE EN EL PARQUE DE ASISTENCIA	78
59	ASISTENCIA FLEXIBLE	78
59.1	GENERALIDADES	78
59.2	FUNCIONAMIENTO DE LA ASISTENCIA FLEXIBLE Y HORARIOS	79

60	ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR).....	80
60.1	GENERALIDADES.....	80
60.2	CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO.....	80
60.3	EQUIPO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS	81
60.4	PASE DE VEHÍCULO A LAS ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA	81
60.5	ZONA DE COLOCACIÓN DE NEUMÁTICOS (ZCN).....	81
61	REABASTECIMIENTO Y PROCEDIMIENTOS.....	82
61.1	UBICACIÓN.....	82
61.2	PROCEDIMIENTO EN ZR.....	83
61.3	PROCEDIMIENTO EN ESTACIONES COMERCIALES.....	84
	<i>En caso que se establezca en el Reglamento Particular:</i>	84
62	USO DE COMBUSTIBLE.....	84
63	REGLAS DE PARQUE CERRADO	85
63.1	APLICACIÓN.....	85
63.2	PERSONAL PERMITIDO EN EL PARQUE CERRADO.....	85
63.3	EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO.....	85
63.4	FUNDAS PARA AUTOS.....	85
63.5	REPARACIONES EN PARQUE CERRADO.....	85
63.6	ACTIVACIÓN DEL SISTEMA DE CORTE DE COMBUSTIBLE	86
63.7	PARQUE CERRADO DESPUÉS DEL FINAL DEL RALLY.....	86
64	RESULTADOS DEL RALLY.....	86
64.1	ESTABLECIMIENTO DE LOS RESULTADOS.....	86
64.2	PUBLICACIÓN DE RESULTADOS.....	87
64.3	EMPATE EN UNA ETAPA O EN UN RALLY DEL CAMPEONATO.....	87
64.4	COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL	87
64.5	PROMOCIÓN DE RESULTADOS.....	87
65	PROTESTAS Y APELACIONES	88
65.1	PRESENTACION DE UNA PROTESTA O APELACIÓN.....	88
65.2	DEPÓSITO DE PROTESTA.....	88
65.3	DEPÓSITO ADICIONAL.....	88
65.4	APELACIONES.....	88
66	ENTREGA DE PREMIOS DEL RALLY.....	88
66.1	CEREMONIA DE PODIO.....	88
66.2	ENTREGA DE PREMIOS.....	89
67	ENTREGA ANUAL DE PREMIOS DE LA TACPY.....	89
67.1	REQUISITOS DE ASISTENCIA.....	89
67.2	AUSENCIA.....	89
PRUEBAS	90	
68	PRUEBAS.....	90

PRINCIPIOS GENERALES

1 CONDICIONES GENERALES

El Touring y Automóvil Club Paraguayo (TACPY), organiza los campeonatos de rally que son propiedad del TACPY. La palabra "Campeonatos" incluye automáticamente los Campeonatos de Rally, los Desafíos de Rally, los Trofeos de Rally y las Copas de Rally.

Todos los Campeonatos del TACPY se registrarán por el Código Deportivo Internacional de la FIA y sus Anexos (el Código) y por estos reglamentos que consisten en artículos aplicables a uno o más de los Campeonatos específicos.

Las siguientes reglamentaciones se aplican a uno o más de los siguientes campeonatos:

- Campeonato TACPY de Rally para pilotos y copilotos de la Tracción Integral.
- Campeonato TACPY de Rally para pilotos y copilotos de la Tracción Sencilla.
- Campeonato de Rally RC2A para pilotos y copilotos
- Campeonato de Rally RC2B para pilotos y copilotos
- Campeonato de Rally RC2C para pilotos y copilotos
- Campeonato de Rally RC2N para pilotos y copilotos
- Campeonato de Rally RC4A para pilotos y copilotos
- Campeonato de Rally RC4B para pilotos y copilotos
- Campeonato de Rally RC5 para pilotos y copilotos

El TACPY publicará un calendario de rallies para el Campeonato correspondiente.

11 APLICACIÓN

1.1.1 Todos los pilotos, competidores y oficiales que participan en los Campeonatos se comprometen, en nombre de ellos mismos, sus empleados y agentes, a observar todas las disposiciones complementarias o modificadas del Código Deportivo Internacional, los Reglamentos Técnicos aplicables, el presente Reglamento Deportivo Nacional y los reglamentos particulares o suplementarios de cada rally.

A los fines del Reglamento Deportivo vigente, los promotores del campeonato, los fabricantes de neumáticos, los proveedores de combustible o cualquier proveedor relacionado con automóviles competitivos se consideran participantes de un rally, de conformidad con el Artículo 1.3 del Código Deportivo Internacional, y como tales deben cumplir con las obligaciones impuesta a ellos, y acatar las decisiones de la autoridad deportiva.

1.1.2 Solo el TACPY podrá conceder excepciones a estas disposiciones.

1.1.3 Cualquier solicitud de exención de las regulaciones aplicables para los campeonatos deben presentarse en el formulario provisto por el Departamento de Rally del TACPY para ese propósito.

Cualquier artículo en el Reglamento Particular o Suplementario, que pueda cambiar estos reglamentos sin una solicitud de exención, es nulo.

1.1.4 El Director de la Prueba es el encargado de la aplicación de estas reglamentaciones y del Reglamento Particular del rally antes y durante el desarrollo del rally. Debe informar a los Comisarios Deportivos de cualquier incidente importante que haya ocurrido y que requiera la aplicación de estas reglamentaciones o del Reglamento Particular del rally y según lo considere apropiado, también notificará por escrito cualquier solicitud de este tipo a los competidores involucrados.

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

1.1.6 Cualquier incumplimiento de estas reglamentaciones se informará a los Comisarios Deportivos, quienes pueden imponer una sanción prevista en los Artículos 12.2 y 12.3 del Código Deportivo Internacional. Cualquier caso no previsto en el reglamento será estudiado por los Comisarios Deportivos, quienes son los únicos que tienen el poder de tomar decisiones y aplicar penalizaciones (Art. 11.9 del Código).

12 IDIOMA OFICIAL

Los diversos documentos, y en especial el Reglamento Particular y cualquier boletín, deben estar escritos en español. Los documentos escritos en otro idioma quedan a discreción y responsabilidad del organizador.

13 INTERPRETACIÓN

Si surge alguna disputa en cuanto a la interpretación de estas regulaciones, solo el TACPY tiene la autoridad para decidir. Durante el evento, los Comisarios Deportivos decidirán sobre cualquier disputa.

14 4 FECHA DE APLICACIÓN

Estas reglamentaciones entrarán en vigor el 1 de Enero de 2023.

2. DEFINICIONES

2.1 INICIO DEL RALLY

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

2.2 BOLETÍN

Un documento oficial escrito destinado a aclarar o completar el Reglamento Particular del rally como se detalla en el Anexo II. Un boletín no puede cambiar ni enmendar las Reglamentaciones Deportivas del Campeonato de Rally TACPY. Esto solo puede hacerse mediante la emisión de una exención otorgada por la TACPY.

2.3 COMUNICADO

Documento oficial escrito de carácter informativo que puede emitir el Director de la Prueba o los Comisarios Deportivos.

2.4 ÁREAS DE CONTROL

El área entre la primera señal de advertencia amarilla y la señal final, el signo beige con tres rayas transversales se considera como Área de Control.

2.5 TRIPULACIÓN

Una tripulación está compuesta por dos personas a bordo de cada automóvil, denominados piloto y copiloto, cada uno debe tener una licencia de competencia deportiva emitida por el TACPY para el año en curso y una licencia de conducir nacional válida, la cual es válida para el rally.

Para sumar puntos en cualquier Campeonato de Pilotos, la persona designada como piloto en el formulario de inscripción debe conducir el coche en las Pruebas Especiales, excepto en un caso de fuerza mayor que ocurra durante la competición, notificado a los Comisarios, reconocido y aprobado por ellos.

Si no figura ningún competidor en la solicitud de inscripción, el conductor también se considera el competidor y debe poseer las dos licencias correspondientes. Cuando compiten fuera del país, los

equipos deben haber contratado una póliza de seguro internacional que cubra su repatriación, si es necesario, después de un accidente. La participación de menores de edad se reglamentará en el Reglamento Particular.

2.6 DECISION

Un documento emitido por el Director de la Prueba o los Comisarios para anunciar sus fallos luego de una consulta, audiencia o investigación.

2.7 TACPY

Cualquier mención del TACPY se refiere a la Comisión Deportiva del del TACPY o al Touring y Automovil Club Paraguayo en su carácter de autoridad deportiva nacional, representando a la Federación Internacional de Automovilismo - FIA.

2.8 FIN DEL RALLY

El Rally finaliza con la publicación de la Clasificación Final. La parte competitiva del rally termina en el último Control Horario

2.9 ETAPA

Cada parte competitiva del rally, separada por un reagrupamiento (parque cerrado) por la noche. Si se organizan Pruebas Super Especiales la noche anterior a la Etapa 1, serán consideradas como Sección 1 de la Etapa 1.

2.10 ZONA DE MEDIOS DE PRENSA (ZMP)

Es la zona establecida para los medios de comunicación antes del control de tiempos a la entrada de los parques de asistencia, zonas de asistencia remotas o parques de reagrupamiento.

2.11 NEUTRALIZACIÓN

Tiempo durante el cual los organizadores detienen a una tripulación por la razón que sea, y durante el cual se aplican los reglamentos relativos al régimen de parque cerrado.

2.12 NOTIFICACIÓN

Un documento oficial escrito emitido y publicado por el Director de la Prueba que informe, según corresponda, a un competidor / competidores de la aplicación de este Reglamento y / o el reglamento particular del rally.

2.13 PARQUE CERRADO

Un área en la que no se permite ninguna operación, verificación, puesta a punto o reparación en el automóvil, a menos que así lo estipulen expresamente estas reglamentaciones o los Reglamentos Particulares del rally y donde solo se admiten oficiales autorizados.

2.14 ASISTENCIA PROHIBIDA

El uso o la recepción por parte de la tripulación de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, a menos que lo proporcionen los organizadores), repuestos, herramientas o equipos que no sean los que se transportan en el automóvil de la competencia o la presencia del personal del equipo como se define en estas reglamentaciones.

2.15 RECONOCIMIENTO

La presencia en un tramo cronometrado, en cualquier forma, de un Piloto y/o Copiloto, en cualquier momento o de cualquier miembro de la tripulación que tenga la intención de competir en un rally después del anuncio del itinerario.

2.16 HORARIO DE RECONOCIMIENTOS

El horario especificado en el Reglamento Particular durante el cual las tripulaciones pueden reconocer la ruta del rally.

2.17 REAGRUPAMIENTO

Una parada programada por los organizadores bajo condiciones de parque cerrado que tiene un Control Horario en la entrada y en la salida para permitir que se cumpla el cronograma y/o reagrupar los autos que aún están en el rally. El tiempo de parada puede variar de una tripulación a otra.

2.18 ENLACES

Las partes de un itinerario no utilizadas para tramos cronometrados.

2.19 SECCIÓN DEL RALLY

Cada parte del rally separada por un reagrupamiento

2.20 ASISTENCIA

Todo trabajo en un auto en competencia, salvo los casos limitados en las presentes disposiciones.

2.21 PRUEBA ESPECIAL (PE)

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

2.22 PRUEBA SÚPER ESPECIAL (PSE)

Cualquier variación de la ejecución de una prueba especial como se describe en este reglamento y se detalla en el Reglamento Particular del rally e identificado 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

Una tarjeta destinada a dejar constancia de los tiempos registrados en los diferentes puntos de control programados en el itinerario.

2.25 ZONA TÉCNICA (ZT)

Una zona separada por dos Controles Horarios con el fin de llevar a cabo controles técnicos por parte de los Comisarios Técnicos.

2.26 WAIVER - EXENCION

El acto de renunciar, modificar o eximirse, intencionadamente una parte de este reglamento. El TACP_y, sólo puede conceder una exención, en una situación especial, inevitable e individual. Una exención no puede modificar el sentido general del reglamento.

2.27 TARJETA AMARILLA

La Comisión de Rally puede entregar una tarjeta amarilla a un organizador de eventos si se observa una grave falta de seguridad en el Rally y a propuesta de la Sub - Comisión de Rally. La Comisión Deportiva puede decidir no incluir un evento que haya recibido una tarjeta amarilla en el calendario del año siguiente.

2.28 TARJETA AZUL

La Comisión Deportiva del TACP_y, puede entregar una tarjeta azul a un organizador de eventos si se observa una grave falta de cumplimiento con las reglamentaciones y los compromisos asumidos (itinerario, estructura organizativa, etc.). Para ser incluido en el calendario del año siguiente, el organizador debe aceptar e implementar la lista de acciones decidida por la Sub - Comisión de Rally y la Comisión Deportiva.

CAMPEONATO Y PUNTOS

3. REQUISITOS DE CAMPEONATO GENERALIDADES

Hay tres tipos de eventos establecidos para el campeonato, y son:

- Eventos Complementarios: una etapa, distancia total comprendida entre 60 y 100 km de pruebas especiales.
- **Eventos Regulares:** dos etapas, distancia total comprendida entre 120 y 200 km de pruebas especiales
- **Evento Especial:** El Transchaco Rally de tres etapas, con una distancia total comprendida entre 400 y 1.000 km de pruebas especiales.

Evento Complementario, asignara el 50% de los puntos otorgados en los eventos regulares en la clasificación final, en cada una de las categorías y clases.

Evento Especial, asignará un 100% más de puntos otorgados en los eventos regulares en la clasificación final, para cada una de las categorías y clases.

3.1 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS DE CAMPEONATO

3.1.1 Para cada título de Campeonato, se otorgarán puntos por cada rally regular teniendo en cuenta la clasificación final de acuerdo con 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 Power Stage .

Se otorgarán puntajes en la Power Stage a las tripulaciones que participen de acuerdo con la siguiente escala:

1º	5 puntos
2º	4 puntos
3º	3 puntos
4º	2
5º	1

3.1.3 Atribución de puntos reducidos

Si uno de los rallies que cuenta para un Campeonato, Trofeo o Copa no se puede correr en su totalidad, los puntos se otorgarán según la clasificación establecida.

En el caso específico de los puntos de bonificación (puntos por etapa), si alguna de las etapas no puede desarrollarse en su totalidad, los puntos se asignarán de acuerdo con los siguientes porcentajes:

- puntos completos si se ha ejecutado más del 50% de la longitud programada de las etapas especiales,
- Se otorgan la mitad de los puntos si se ha ejecutado entre el 25% y el 50% de la longitud programada de las etapas especiales.
- no se otorgarán puntos si se ha ejecutado menos del 25% de la longitud programada de las etapas especiales.

Esto es aplicable a los puntos del campeonato. Cualquier decimal se redondeará hacia arriba o hacia abajo hasta el siguiente número entero más cercano. En caso de un decimal X,5 se redondeará hacia arriba.

En circunstancias excepcionales, el TACPY puede decidir aplicar un principio diferente para la atribución de puntos reducidos.

3.2 NÚMERO DE RESULTADOS PARA LA CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

3.2.1 Los resultados de los seis mejores puntajes de los ocho eventos programados serán tomados en cuenta para la clasificación del campeonato en cada una de sus clases y categorías.

3.2.2 Se descartará No se descartará la fecha en la que a la tripulación se le haya aplicado una penalización de descalificación o penalización superior.

3.2.3 Si la tripulación participa de siete u ocho fechas de Rally al culminar el año la Comisión de Cómputos y Cronometraje con acuerdo de la Comisión Deportiva pasara a descartar una o dos fechas en la cual la tripulación ha obtenido su peor resultado en acumulación de puntos para el Campeonato, de manera tal a dejar computables sus seis mejores puntajes de las fechas disputadas del Campeonato Nacional

- 3.2.4** El Evento especial, el rally internacional, que figure en el calendario internacional de la FIA podrá ser descartado por la Comisión de Cómputos, siempre y cuando se haya participado largando el CH 0 del evento.

El piloto y el copiloto que hayan sumado el mayor número de puntos serán declarados campeones/ganadores.

3.3 REQUISITOS MÍNIMOS DE PARTICIPACIÓN

Para ganar el título de Campeón o ingresar en las clasificaciones generales del Campeonato, los competidores deberán haber participado en por lo menos cinco (5) de los ocho (8) eventos programados, entre ellos, uno debe ser el evento especial.

3.4 NÚMERO DE CONCURSOS DE CAMPEONATO

El número máximo de eventos del Campeonato es ocho (8), que se realizarán en el país.

3.5 INSCRIPCIONES

En el campeonato nacional, se realizará la inscripción al mismo antes de realizar el tercer evento del año, de acuerdo con lo establecido en el presente reglamento y el Anexo IX.

4. CAMPEONATOS PARA PILOTOS Y COPILOTOS

Se crea un campeonato para Pilotos y otra para Copilotos.

Estos campeonatos se dividirán entre la Categoría Tracción Integral y Tracción Simple y a su vez cada una de ésta, en sus clases respectivas.

Asignación de Puntos al Piloto y Co Piloto

Para obtener puntajes, en cualquier Campeonato de Pilotos, la persona designada como piloto en el formulario de inscripción debe conducir el coche en las Etapas/Pruebas Especiales, excepto en caso de fuerza mayor ocurrida durante la competición, notificada a los Comisarios y reconocida por ellos.

5. CAMPEONATO PARA FABRICANTES O EQUIPOS

No aplica.

6. CAMPEONATOS SUPLEMENTARIOS

No aplica.

7. CAMPEONATO JUNIOR

No Aplica.

8. EMPATE EN UN CAMPEONATO

8.1 PILOTOS Y CO-PILOTOS

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

8.1.1 De acuerdo con el mayor número de primeros lugares, luego segundos lugares, luego terceros lugares, etc., logrados en las clasificaciones finales en su Campeonato respectivo, contando solo aquellos rallies que han servido para completar su total de puntos;

8.1.2 De acuerdo con el mayor número de lugares más altos logrados en las clasificaciones finales de sus respectivos Campeonatos, teniendo en cuenta solo aquellos rallies en los que han participado todos los pilotos y/o copilotos involucrados, un 11º lugar vale más que cualquier número de lugares 12, un lugar 12 vale más que cualquier número de lugares 13, y así sucesivamente.

8.1.3 En caso de un empate adicional, el propio TACPY decidirá el ganador y decidirá entre cualquier otro empate de pilotos y copilotos, en función de cualquier otra consideración que considere apropiada.

8.2 FABRICANTES O EQUIPOS (DONDE SEA APLICABLE)

No aplica.

9. CRITERIOS PARA LOS PILOTOS PRIORITARIOS

9.1 PILOTOS PRIORITARIOS DEL TACPY

- Pilotos que han sido P1 en el Campeonato Mundial de Rally de la FIA en uno de los tres años anteriores o Campeones del Campeonato Regional FIA – CODASUR del Absoluto o de alguna de sus clases.
- Pilotos que han ganado el Campeonato Nacional en la Categoría Tracción Integral o en la Categoría Tracción Sencilla en los últimos tres años. Esta prioridad será válida únicamente para la categoría en que fue obtenido el Campeonato.
- Pilotos que han ganado un Transchaco Rally en los tres años anteriores

9.2 REPOSICIONAMIENTO DE PILOTOS PRIORITARIOS

Los Comisarios Deportivos pueden reposicionar a un Piloto prioritario

del TACPY cuando ha ingresado en un automóvil que, en opinión de los Comisarios Deportivos, no justifica que se beneficie de su prioridad en el orden de largada inicial.

10. CARACTERÍSTICAS DEL RALLY

10.1 CONFIGURACIÓN DEL RALLY

10.1.1 Las superficies de todas las Pruebas Especiales deben permanecer iguales durante un rally. Una Prueba Súper Especial puede tener diferentes superficies de camino. Sin embargo, para el uso de algunas secciones de asfalto en tierra/ripió o viceversa, se debe enviar una solicitud de exención a la Comisión Deportiva del TACPY.

10.1.2 DURACIÓN Y CRONOGRAMA

Todos los **Rallies Complementarios**, deben programarse de la siguiente manera:

Sábado: reconocimiento - verificación administrativa - verificación técnica, Pruebas oficiales (Shakedown) - Etapa de clasificación (opcional) - Prueba Súper Especial (opcional).

Domingo: Etapa 1 - Ceremonia de entrega de premios - Verificaciones Finales.

Todos los **Rallies Regulares**, deben programarse de la siguiente manera:

Jueves : reconocimiento - verificación administrativa - verificación técnica

Viernes : reconocimiento - Verificación Técnica - Pruebas Oficiales (Shakedown) - Etapa de clasificación (opcional) - Prueba Súper Especial (opcional)

La largada ceremonial (si está incluida en el programa), puede realizarse jueves o viernes antes del inicio de la Etapa 1.

Sábado : Etapa 1

Domingo : Etapa 2 - Ceremonia de entrega de premios - Verificaciones Finales.

El reglamento suplementario (particular) de la prueba, podrá restringir, únicamente al viernes las actividades propuestas para el jueves, dependiendo de las distancias y duración del rally.

La distancia total de las pruebas especiales del evento especial será determinada en reglamento suplementario de la prueba.

La longitud de las etapas debe considerarse dentro de un mínimo de 35% y un máximo de 65% de esa distancia.

La longitud máxima de cada una de las pruebas especiales es de 40 km.

Como referencia, la velocidad media máxima de las pruebas especiales debe ser de 130 km/h.

Si el **rally es un evento especial**, el reglamento particular de la prueba, establecerá, los días y duración de cada una de las actividades programadas.

10.1.3 Ninguna Prueba Especial completa se puede correr más de **dos veces** en un rally, excluyendo Pruebas Súper Especiales. Cualquier parte de una Prueba Especial que se repita más de dos veces debe obtener la aprobación del TACPY.

10.2 PROGRAMAS PARA LOS RALLIES

Además de respetar los siguientes criterios, se alienta a los organizadores a desarrollar sus propias características de rally y pueden indicar su propio programa/itinerario de rally.

10.2.1 El cronograma de un rally será en el siguiente orden:

- Reconocimiento
- Verificaciones Administrativas (también puede tener lugar antes del comienzo del reconocimiento)
- Verificaciones técnicas
- Pruebas Libres / Etapa de clasificación (si corresponde)
- Pruebas Oficiales (Shakedown) (si lo hay)
- Largada ceremonial (si lo hay)
- Rally
- Ceremonia de Podio

10.2.2 Los Rallies como eventos regulares se deben desarrollar durante 2 días, incluidos los inicios o finales de sección.

10.2.3 Los Rallies deben terminar un sábado o, preferentemente, un domingo.

10.2.4 La ceremonia de podio se llevará a cabo dentro de 1 hora del arribo del primer automóvil al parque de Asistencia final.

10.2.5 El cronograma de reconocimiento tendrá lugar durante 1 o 2 días. Sin embargo, los organizadores pueden presentar una justificación para variar esto al TACPY.

10.3 RESPETO DEL ITINERARIO OFICIAL Y PROGRAMA DEPORTIVO

10.3.1 Excepto en caso de fuerza mayor, el Director de la Prueba debe asegurarse de que se respete el horario y el itinerario, toda modificación deberá ser sometida y aprobada por los Comisarios Deportivos (CDI Art. 11.9.3.b y 11.9.3.o).

10.3.2 No se tendrán en cuenta las objeciones hechas inmediatamente antes o durante la ejecución del rally a menos que lo apruebe el Jefe de Seguridad.

OFICIALES

11. OFICIALES Y DELEGADOS

11.1 COMISARIOS DEPORTIVOS

El Colegio de Comisarios Deportivos (los Comisarios) siempre estará compuesto por tres miembros. El Presidente y un miembro serán nombrados por el TACPY. El tercer miembro será designado por el club organizador. Debe haber un enlace de comunicación permanente entre los Comisarios Deportivos y el Director de la Prueba. Durante el desarrollo del rally, al menos uno de los Comisarios debe estar cerca del cuartel general del rally.

11.2 DELEGADOS DEL TACPY

Los siguientes delegados pueden ser nombrados por el TACPY y cada uno de ellos elaborará un informe que cubra sus responsabilidades en el Rally:

11.2.1 Delegado Deportivo del TACPY

El delegado deportivo del TACPY se pondrá en contacto con el Director de la Prueba y con todos los demás oficiales y delegados designados el TACPY. El delegado deportivo del TACPY también puede desempeñar el papel de Observador del TACPY.

11.2.2 Delegado Técnico del TACPY

El delegado técnico del TACPY se pondrá en contacto con el Director de la Prueba y será el Comisario Técnico en jefe, responsable de todas las cuestiones técnicas.

11.2.3 Delegado de Seguridad del TACPY

El delegado de seguridad del TACPY es específicamente responsable de monitorear la seguridad del público, de los tramos y los medios de comunicación. Tiene el poder de retrasar el inicio de una etapa especial en un máximo de 30 minutos si considera que las condiciones de seguridad no son satisfactorias.

11.2.4 Delegado de Medios de Prensa del TACPY

El Delegado de Medios de Prensa del TACPY estará a cargo de todos los asuntos de los medios, incluidas las conferencias de prensa del TACPY antes y después del Rally.

11.2.5 Delegado Médico del TACPY

El delegado médico del TACPY se pondrá en contacto con el director médico (del Rally) con respecto a todos los aspectos médicos, incluidas las sesiones informativas previas al Rally.

11.2.6 Observador (es) del TACPY

Los Observadores del TACPY revisarán todos los aspectos del Rally y completarán el reporte de informe del TACPY correspondiente.

11.3 OFICIAL(ES) DE RELACIONES CON LOS COMPETIDORES (ORC)

El deber principal de la ORC es proporcionar información o clarificaciones en relación con las reglamentaciones y el desarrollo del rally a los competidores / tripulaciones. Debe haber al menos un ORC en cada rally que debe ser fácilmente identificable por los competidores / equipos.

AUTOS ADMITIDOS

12. AUTOS ADMITIDOS PARA PARTICIPAR DE LOS CAMPEONATOS REGIONALES DE RALLY TACPY

12.1 CLASES DE AUTOS

		CLASES	GRUPOS		
TRACCION INTEGRAL	RC2	R C 2 A	Grupo Rally 2	- Autos del Grupo Rally2 conforme al Anexo J 2022, Art. 261.	
			Grupo Rally 2 Kit (VR4K)	- Autos equipados con Kit R4 conforme al Anexo J 2022, Art. 260E.	
			Grupo R4 (VR4)	- Autos Grupo R4 conforme al Anexo J 2018, Art. 260.	
		R C 2 B +	Grupo Rally 2	- Autos del Grupo Rally2 conforme al Anexo J 2022, Art. 261.	
			Grupo Rally 2 Kit (VR4K)	- Autos equipados con Kit R4 conforme al Anexo J 2022, Art. 260E.	
			Grupo R4 (VR4)	- Autos Grupo R4 conforme al Anexo J 2018, Art. 260.	
		RC2C**	Toyota Yaris, N4	- Autos Grupo N conforme al Anexo J 2019, Art. 254.	
			S2000-Rally: 2.0 atmosféricos	- Autos Super 2000 (conforme al Anexo J 2013, Art. 254A).	
			Regional Maxi Rally: 2400cc aspirado	Homologación Codasur conforme al Anexo J.	
			Proto Modificado	- Conforme al Regl. Proto Pyo., Anexo J 2019, Art. 254, Ficha EVO X - VR4 (FIA).	
		R C 2 N	Grupo NR4 más de 2000cc	- Autos Grupo N conforme al Anexo J 2019, Art. 254.	
		TRACCION SENCILLA	RC4	RC4A	R3 (atmo / sobre 1600cc y hasta 2000cc y turbo sobre 1067cc y hasta 1333cc)
	R3 (turbo / hasta 1620cc / nominal)				- Autos Grupo R homologados antes del 31/12/2019 y conforme al Anexo J 2019, Art. 260D.
Grupo A sobre 1600cc y hasta 2000cc	- Autos Grupo A conforme al Anexo J 2019, Art. 255.				
Rally4 (atmo sobre 1600cc y hasta 2000cc y turbo sobre 1067cc y hasta 1333cc)	- Autos Grupo Rally4 homologados desde 01/01/2019 and conforme al Anexo J 2020, Art. 260.				
Rally4 (atmo sobre 1390cc y hasta 1600cc y turbo sobre 927cc y hasta 1067cc)	- Autos Grupo Rally4 homologados desde 01/01/2019 y conforme al Anexo J2020, Art. 260. - Autos Grupo R2 homologados antes del 31/12/2018 y conforme al Anexo J 2018, Art. 260.				
RC4B ***	Grupo N sobre 1600cc y hasta 2000cc y			- Autos Grupo N conforme al Anexo J 2019, Art. 254.	
	Grupo A sobre 1.400cc hasta 1.600cc			- Autos Grupo A conforme al Anexo J 2019, Art. 255.	
	Rally5 (atmo hasta 1600cc y turbo hasta 1333cc)			- Autos Grupo Rally5 homologados desde el 01/01/2019 y conforme al Anexo J 2020, Art. 260.	
Rally5 (atmo hasta 1600cc y turbo hasta 1067cc)	- Autos Grupo R1 homologados antes del 31/12/2018 y conforme al Anexo J 2018, Art. 260.				
RC5***	Grupo N hasta 1.600 cc		- Autos Grupo N conforme al Anexo J 2019, Art. 254.		
*RC2B Los autos que participan en esta Clase tendrán limitada la cantidad de cubiertas a utilizar por cada fecha y el Copiloto debe contar con Licencia Deportiva del Tacpy.					
**RC2C El Copiloto debe contar con Licencia Deportiva del Tacpy.					
***RC4B, y RC5 Los autos que participan en esta Clase tendrán limitada la cantidad de cubiertas a utilizar por cada fecha y el Copiloto debe contar con Licencia Deportiva del Tacpy.					

12.2 DISPOSICIONES ADICIONALES

- Los autos homologados como Kit Car y Super 1600 no están permitidos.
- Para los Pilotos inscriptos con un auto Rally 2 que cumple con el Anexo J 2020, Art. 261, será posible usar la pieza antigua después de aplicar un Joker (excepto los Jokers de fiabilidad y seguridad).
- Para los Pilotos inscriptos con un auto Super 2000-Rally que cumple con el Anexo J 2013, Art. 255A, será posible usar erratas caducadas sin ninguna penalización.
- Un pasaporte técnico de la FIA es obligatorio para los autos S2000 y Rally2.
- Las especificaciones y limitaciones técnicas que correspondan a cada clase serán publicadas en el Anexo VI - Técnico del presente Reglamento General de Rally.
- Todos los autos tienen la obligación de tener un pasaporte técnico de la ADN.

12.3 COCHES NACIONALES / REGIONALES

- Están admitidos los autos homologados por el TACPY para los campeonatos nacionales y regionales FIA, que se corren en el territorio nacional.

NEUMÁTICOS Y RUEDAS

13. GENERALIDADES

13.1 PARA TODO TIPO DE AUTOS Y COMPETIDORES

13.1.1 Cumplimiento

Todos los neumáticos deben cumplir con este artículo, leer junto con el Anexo V de Neumáticos.

13.1.2 Neumáticos moldeados

Todos los automóviles deben estar equipados con neumáticos con dibujo. No se permite el corte manual o la modificación del patrón especificado de la banda de rodamiento.

13.1.3 Tratamiento de neumáticos.

Cualquier tratamiento químico y/o mecánico de neumáticos está prohibido. Se prohíbe cualquier dispositivo para calentar los neumáticos una vez instalados en la llanta.

Ya sea que esté montado en llantas o no, se permite mantener las llantas en un ambiente artificialmente calentado por debajo de 35 °C.

13.1.4 Número de código de barras

Cada neumático debe tener:

- Dos números de código de barras moldeados idénticos (uno a cada lado del neumático) suministrado por el proveedor de cubiertas oficiales.

Estos códigos de barras se podrán utilizar para verificar que las mismas llantas permanezcan instaladas en un automóvil en particular entre cambios de neumáticos y que los competidores no excedan las cantidades máximas permitidas. El código de barras del neumático siempre debe ser visible desde el exterior del automóvil.

13.1.5 Cantidades de neumáticos Ver Art. 15.

.

13.1.6 Dispositivos para mantener el rendimiento total del neumático

Se prohíbe el uso de cualquier dispositivo para mantener el rendimiento total 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 solo con aire. El evento especial reglamentara el presente artículo en su reglamento particular.

13.1.7 Llantas

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

13.1.8 Montaje de neumáticos

La presión máxima para colocar 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.

13.1.9 Neumático de asfalto (seco y mojado)

No aplica.

13.1.10 AJUSTE DE PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

Se permite el ajuste de la presión de los neumáticos:

- Cuando el tiempo de espera entre un CH que precede a una Prueba Especial y el comienzo de esa Prueba Especial es de más de 13 minutos para cualquier competidor.

- En reagrupaciones de más de 10 minutos de duración para cualquier competidor, si a continuación hay un tramo cronometrado o un tramo cronometrado súper especial.

- Después de una zona de calentamiento de neumáticos, antes del inicio de una prueba super especial.

13.1.11 Neumático de asfalto para nieve

No aplica

13.1.12 Neumático de tierra/ripio

Ver Apéndice J. y el Anexo V de Neumáticos del presente reglamento.

13.1.13 Neumático de tierra/ripio con clavos para nieve

No aplica. No están autorizados.

13.1.14 Tipo de neumáticos a utilizar

La marca y tipo de neumático a utilizar se establece en el Anexo V de neumáticos al presente reglamento.

13.2 TODOS LOS COMPETIDORES INSCRIPTOS CON UN AUTO WRC
Aplicable solo para WRC

13.3 TODOS LOS COMPETIDORES INSCRIPTOS CON UN COCHE S2000-RALLY, TODOS LOS COMPETIDORES INSCRIPTOS CON COCHES RALLY 2 Y R4, TODOS LOS CONDUCTORES PRIORITARIOS INSCRIPTOS CON UN COCHE DEL GRUPO N
Aplicable solo para WRC

13.4 CONDUCTORES NO PRIORITARIOS INSCRIPTOS EN UN COCHE 4X4 GRUPO N, CONDUCTORES NO PRIORITARIOS INSCRIPTOS EN UN COCHE 2WD
Aplicable solo para WRC

13.5 CONDUCTORES PRIORITARIOS INSCRIPTOS EN UN COCHE 2WD
Aplicable solo para WRC

13.6 CONDUCTORES INSCRIPTOS CON COCHES RGT
Aplicable solo para WRC

13.7 CONTROL

En cualquier momento durante el rally, se pueden realizar controles para verificar la conformidad de los neumáticos. Cualquier neumático que no esté en conformidad se marcará con un sello especial y no se debe usar.

13.8 MARCADO DE NEUMÁTICOS / ZONAS DE CONTROL (ZN)

Se puede establecer una zona de marcado de ruedas/neumáticos/código de barras a la salida de los parques de asistencia autorizados o zonas de servicio remoto y antes del inicio de las Pruebas Oficiales (Shakedown). Con el único propósito de ayudar en el procedimiento de marcado de neumáticos, un miembro del equipo por cada tripulación puede acceder a esta zona.

La tripulación tiene que detener su automóvil y esperar las instrucciones de los Comisarios Técnicos y/o comisarios de ruta. En ausencia de Comisarios Técnicos o comisarios de ruta, la tripulación puede abandonar la zona sin detenerse.

Se puede establecer una zona de verificación de marcas de neumáticos en la entrada de los parques de asistencia autorizados y las zonas de servicio remoto.

13.9 ZONAS DE ENLACE

Cuando no hay pruebas especiales previstas, se pueden usar neumáticos con dibujo no registrados en las zonas de enlace, siempre y cuando sean de la marca oficial establecido en el Anexo V de Neumáticos.

13.10 RUEDAS DE REPUESTO

Los autos pueden llevar un máximo de dos ruedas de repuesto y deben llevar al menos una rueda de repuesto, si se estipula en el Artículo del Anexo J para el grupo en cuestión o en su ficha de homologación.

Cualquier rueda completa instalada en el auto o instalada dentro del auto durante el servicio debe llegar al próximo parque de asistencia o al área de servicio siguiente donde se autoriza el cambio de neumáticos. No se puede alzar ni bajar una rueda completa del auto en ningún otro lugar que no sea en los parques de asistencia o en las áreas donde se autoriza el cambio de neumáticos.

13.11 PROVEEDOR DE NEUMÁTICOS EN EL PUNTO DE STOP DE LA PRUEBA ESPECIAL

La presencia de representantes de los proveedores de neumáticos designados por el TACPY está autorizada en el punto de Stop de las Pruebas Especiales. En ese momento, se pueden realizar controles visuales y de temperatura y se pueden recopilar los datos relacionados con los productos de la empresa.

13.12 DISPONIBILIDAD DE NEUMÁTICOS

Todos los neumáticos utilizados en los Campeonatos Nacionales de Rally deben estar disponibles comercialmente.

14 SUMINISTRO DE NEUMÁTICOS

Aplicable solo para WRC

15 CANTIDADES DE NEUMÁTICOS

Para estas reglamentaciones, refiérase al Anexo V de Neumáticos.

COMPONENTES MECANICOS

16 COMPONENTES MECANICOS

16.1 REEMPLAZO DEL MOTOR

16.1.1 En caso de falla del motor entre la Verificación Técnica y el primer control (TC0), el cambio de motor está permitido, sin penalización.

Esta acción tendrá que ser verificada por el delegado técnico antes del control de tiempo mencionado.

16.1.2 Aparte de lo anterior, se debe usar el mismo block del motor y carrocería desde que se pasan 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 Las reglamentaciones vigentes sobre la brida de aire y el marcado siguen siendo aplicables (Artículos 254-6.1 y 255-5.1.8.3 del Apéndice J).

16.2.3 El compresor instalado en el auto y un compresor de repuesto serán revisados y sellados con el mismo número en la Verificación Técnica previa al rally.

16.2.4 Los compresores llevarán el número del auto y se utilizarán exclusivamente en ese auto.

16.2.5 Todos los compresores usados deben permanecer sellados desde la Verificación Técnica previa al Rally hasta el final del Rally para que los Comisarios Técnicos puedan verificar su conformidad.

16.2.6 Los Artículos anteriores también son obligatorios para todos los autos cuyos compresores no están equipados con una brida de aire. En este caso, los compresores se marcarán solo con el fin de contarlos.

16.2.7 Para los autos Rally2, el sistema homologado de control de aumento de presión, (válvula Pop-off, ver la lista técnica de la FIA nº43) debe ser verificado y sellado (según el artículo 261 del apéndice J) en la Verificación Técnica previa al Rally. Debe permanecer sellado hasta el final del Rally, excepto con la aprobación del Delegado técnico del TACPY.

16.3 TRANSMISIONES

16.3.1 Cada auto de los Pilotos Prioritarios del TACPY, puede usar una caja de cambios de repuesto y un conjunto de diferenciales de repuesto (delantero y/o central y/o trasero) en cada rally. **No aplica**

16.3.2 Las cajas de cambios de repuesto y los conjuntos de diferenciales de repuesto (delantero y/o central y/o trasero) y los instalados en el auto se marcarán/sellarán en la Verificación Técnica inicial. La aplicación de esta regla podrá reglamentarse en el Reglamento Particular de la Prueba.

16.3.3 El marcado/sellado permitirá al competidor reemplazar el embrague y los accesorios asociados.

16.3.4 Todos los componentes se identificarán mediante sellos.

16.3.5 Todo el marcado/sellado se llevará a cabo de acuerdo con los detalles publicados por la FIA para los diferentes modelos de autos.

16.3.6 Las cajas de cambios y los diferenciales se pueden cambiaren cualquier parque de asistencia, siempre que los Comisarios Técnicos hayan sido informados previamente de la intención de hacerlo.

16.3.7 A condición de que los sellos y las marcas de una caja de cambios/diferencial desmontados permanezcan intactos, las piezas pueden reutilizarse en el mismo auto.

16.3.8 El marcado/sellado debe permanecer intacto desde la Verificación Técnica previa al Rally hasta el final del rally. Los Comisarios Técnicos pueden verificar las marcas/sellos en cualquier momento y al final del rally pueden desmontar las piezas para verificar su conformidad.

17 COMPONENTES MECÁNICOS - FABRICANTES Y EQUIPOS WRC

Aplicable solo para WRC

18 REQUISITOS ADICIONALES PARA LOS AUTOS

18.1 CÁMARAS A BORDO

18.1.1 La instalación de una cámara de grabación digital a bordo orientada a poder observar el recorrido hecho por el auto es obligatoria para los vehículos participantes de todas las clases. La toma de imágenes debe estar enfocada hacia la parte delantera del vehículo, debiéndose observar el camino a recorrer y parte del capot del mismo.

18.1.2 Cuando se recorra una Prueba Especial, la cámara debe estar encendida y grabando en todo momento, desde la presentación del vehículo en el CH, punto de largada y hasta la pancarta de tres rayas oblicuas que señalan la finalización del sector de control luego del punto stop. Es responsabilidad de la tripulación el correcto funcionamiento de la cámara y la dirección y enfoque de las imágenes grabadas

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

18.1.4 La cámara puede ser requerida por las autoridades de la prueba en cualquier momento a efectos de las comprobaciones que consideren convenientes. También será obligación ceder cualquier imagen que solicite el promotor del Campeonato, para utilizar a fines promocionales y de divulgación pública.

18.1.5 Las penalizaciones por cada evento por no presentar las imágenes solicitadas tanto por las autoridades deportivas como por la categoría podrán las siguientes:

Primera oportunidad: un (1) minuto
Segunda oportunidad: diez (10) minutos
Tercera oportunidad: retirado del evento

La penalización será aplicada en la etapa en que ha sido cometida la infracción

18.2 SISTEMA DE RASTREO Y SEGUIMIENTO

En los eventos del Campeonato Nacional, todos los autos deberán estar equipados con un sistema de rastreo de seguridad proporcionado por el organizador del rally.

Se recomienda que el sistema de rastreo provenga de la Lista Técnica de la FIA N° 98.

La instalación se deberá chequear en la inspección técnica.

Las instrucciones relacionadas con el uso, montaje y retorno y montaje serán emitidas por cada organizador.

En caso de que surja alguna interferencia con el sistema(s) durante el rally, el competidor será reportado a los comisarios.

En concordancia con el Código Deportivo Internacional (CDI) Art. 11.9.3.u: *“Los comisarios deportivos podrán utilizar cualquier sistema de vídeo o electrónico que pueda ayudarles a tomar una decisión”. Estos elementos pueden ser, pero no están limitados a fotos, videos de cualquier origen o datos electrónicos provenientes del sistema de rastreo por GPS u otros datos electrónicos de cualquier origen o sistema de difusión, publicación o almacenamiento.*

18.3 NIVEL DE RUIDO EN LAS PRUEBAS ESPECIALES

Por razones de seguridad, solo en Pruebas Especiales, se recomienda la posibilidad de eliminar, el silenciador de escape, siempre que la salida de los gases de escape sea conforme con el Apéndice J y, para los automóviles equipados con un convertidor catalítico, que los gases pasen a través de este convertidor catalítico. En cualquier momento en los tramos de enlace, el nivel de ruido debe estar en conformidad con el Apéndice J.

19 DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS TACPY

19.1 GENERAL

Deberá seguirse el formato y el procedimiento de los siguientes documentos, tal como figuran en el apéndice II:

- Reglamentos complementarios (formato electrónico y/o impreso)
- Boletines (formato electrónico y/o impreso)
- Itinerario (formato electrónico y/o impreso)
- Libro de ruta (formato electrónico y/o impreso)
- Tarjeta de tiempo (formato impreso)
- Formulario de inscripción (formato electrónico y/o impreso)
- Listas de inscritos (formato electrónico)
- Listas de inicio y resultados en el rally (formato electrónico y/o impreso)
- Libro de seguridad de medios (formato electrónico y/o impreso), opcional

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

Los documentos que se publiquen por vía electrónica no se modificarán una vez publicados en el sitio web de los organizadores, a menos que se informe a todos los competidores y funcionarios y se destaquen las modificaciones. Cualquier documento que requiera la aprobación de la ADN antes de su publicación no se modificará sin la aprobación de la ADN.

La Guía Oficial de Rally es recomendable, pero no obligatoria para los campeonatos nacionales de rally.

19.2 LIBRO DE RUTA / ITINERARIO

Todas las tripulaciones recibirán un Libro de Ruta que contiene una descripción detallada del itinerario obligatorio.

El itinerario obligatorio del rally se define en el Libro de Ruta por los diagramas de dirección de ruta y, entre los diagramas de dirección de ruta, por el camino definido.

Además, en las Pruebas Especiales, los organizadores pueden erigir barreras o cualquier otro obstáculo donde crean que los competidores se han desviado de la ruta durante el reconocimiento ola primera pasada de las pruebas.

Todas las modificaciones realizadas deben ser informadas a todos los competidores antes del inicio de la Prueba correspondiente.

El libro de ruta puede estar disponible solo o parcialmente en formato PDF.

El uso de un libro de ruta electrónica debe mencionarse en el Reglamento Particular y debe estar disponible a más tardar en la publicación de la lista de inscriptos.

Cualquier desviación será reportada a los Comisarios Deportivos.

19.3 TARJETAS DE TIEMPOS

19.3.1 Cada tripulación es responsable de:

- Su tarjeta de tiempos.
- Entregar la tarjeta de tiempos a los controles y de la precisión de las anotaciones.
- Cualquier anotación realizada en la tarjeta de tiempos.

19.3.2 El Oficial asignado es la única persona autorizada a hacer anotaciones en la tarjeta de tiempos, a excepción de las secciones marcadas "para uso de la tripulación".

19.3.3 En caso de ausencia de una marca o firma de cualquier control, la ausencia de una anotación de tiempo en un control horario, o la falta de entrega de la tarjeta de tiempos en cada control, se considerará que la tripulación en cuestión se ha retirado en ese puesto de control. **El Director de la Prueba anunciará esta información al final de una sección.**

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 UNA VISA TACPY

El TACPY, emitirá un permiso de organización, para cada evento del Campeonato Nacional de Rally al club organizador. Esta VISA/Autorización, puede incluir uno o más Rallies del mismo campeonato.

SEGURO

21 COBERTURA DE SEGURO

21.1 DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DE SEGURO

El Reglamento Particular debe dar detalles sobre la cobertura del seguro contratada por los organizadores. La Póliza nombrará a los competidores y opcionalmente, al Promotor (si corresponde), al TACPY y a los funcionarios del rally (descripción de los riesgos y las sumas cubiertas). El importe cubierto debe expresarse en USD o Guaraníes.

21.2 COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL

21.2.1 La prima del seguro debe incluirse en el arancel de inscripción y debe garantizar una cobertura adecuada de responsabilidad civil frente a terceros (responsabilidad civil).

21.2.2 La cobertura de responsabilidad civil será adicional y sin perjuicio de cualquier póliza de seguro personal que tenga un competidor o cualquier otra persona o entidad legal que participe en el rally.

21.2.3 La cobertura del seguro debe estar vigente al menos durante las Pruebas Oficiales (Shakedown) o la práctica libre y la etapa de clasificación y luego, para los competidores que estén corriendo dentro del itinerario del rally, desde la largada del primer tramo de la competencia hasta el final del rally o en el momento de retiro permanente o descalificación.

Los automóviles que se hayan retirado y reiniciado no se considerarán retirados permanentemente.

21.3 EXCLUSIÓN DE COBERTURA

Los vehículos de servicio y los automóviles utilizados para el reconocimiento, incluso aquellos con placas especiales emitidas por los organizadores, no están cubiertos por la póliza de seguro del rally.

INSCRIPCIONES

22 PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

22.1 PRESENTACIÓN DE FORMULARIOS DE INSCRIPCIÓN (SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN)

Toda persona poseedora de una licencia de competición de la FIA que desee participar en un rally deberá enviar el arancel de inscripción correspondiente y el formulario de inscripción completado a la secretaría del rally antes de la fecha de cierre, tal como lo estipula el Reglamento Particular. Una solicitud de inscripción electrónica (Internet) puede ser aceptada y confirmada mediante la firma personal del participante a más tardar en los controles administrativos. El formulario de inscripción deberá estar acompañado de una copia de la licencia válida del competidor.-

22.2 CAMBIOS EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

Un competidor puede reemplazar libremente el auto declarado en el formulario de inscripción con otro de la misma clase, hasta el momento de la Verificaciones.

22.3 AUTORIZACIONES ADN

Los competidores, conductores y copilotos extranjeros deben presentar una autorización de acuerdo con el art. 3.9.4 del Código.

22.4 CAMBIO DE COMPETIDOR Y/O MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN

Se permite el cambio de competidor hasta el cierre de las inscripciones. Solo el competidor inscrito en el evento podrá hacer esta solicitud.

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

- los organizadores, antes del inicio de las Verificaciones administrativas.
- los Comisarios Deportivos, después del inicio de estos controles y antes de la publicación del Orden de Largada.

Solo la Comisión Deportiva del TACPY puede autorizar el reemplazo de ambos miembros de la tripulación o del competidor después del cierre de las inscripciones.

22.5 COMPROMISOS DE LOS COMPETIDORES Y MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Por el solo hecho de firmar el formulario de inscripción, el competidor, tripulación y asistentes, se someten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el Código y sus apéndices, estas reglamentaciones y las reglamentaciones particulares del rally.

23 FECHAS DE CIERRE

23.1 RESPETO DE LAS FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

Se deben respetar las fechas de cierre de las inscripciones en cada rally individual, independientemente de los plazos finales de inscripción al Campeonato.

23.2 FECHAS DE CIERRE

La fecha normal de cierre para las inscripciones debe ser a más tardar 2 días corridos antes del inicio del del rally.

24 COSTO DE LAS INSCRIPCIONES

24.1 FORMULARIO DE ACEPTACIÓN DE INSCRIPCIÓN

Se aceptará una solicitud de inscripción solo si va acompañada de los aranceles de inscripción completos.

24.2 REEMBOLSO DEL ARANCEL DE INSCRIPCIÓN

Las tarifas de inscripción serán reembolsadas en su totalidad:

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

24.3 REEMBOLSO PARCIAL DEL ARANCEL DE INSCRIPCIÓN

Los aranceles de inscripción pueden ser reembolsados parcialmente según tales condiciones previstas en el Reglamento Particular.

25 CLASES

25.1 CAMBIO DE CLASE INSCRIPTA

En el momento de las Verificaciones, si un auto tal como se presenta no corresponde al grupo y/o clase en el que se inscribió, los Comisarios Deportivos pueden transferirlo al grupo y/o clase apropiados recomendados por el delegado técnico del TACPY o el Jefe Técnico.

IDENTIFICACIÓN DEL AUTO

26 NÚMEROS ASIGNADOS POR TEMPORADA

Se establece en el Anexo IX

27 NÚMEROS DE COMPETENCIA

27.1 GENERALIDADES

27.1.1 El organizador proporcionará a cada tripulación el número de identificación, que debe colocar en su auto en las posiciones indicadas, antes de las Verificaciones.

27.1.2 Cualquier publicidad dentro de esta identificación es obligatoria y no puede ser rechazada por los competidores. No se permiten modificaciones a estos paneles.

27.1.3 El promotor del Campeonato (si corresponde) puede tener requisitos publicitarios adicionales.

27.2 PANELES DE LA PUERTA DELANTERA

27.2.1 Dos juegos de placas, una de Identificación del Rally que medirá 15 x 62 cm y la otra de patrocinantes que medirá 40 x 40 cm. Los espacios reservados para la organización se especifican en el Anexo Publicitario.

27.2.2 La forma de colocación está definida en el Anexo Publicitario.

27.3 VENTANA TRASERA

No aplica

27.4 VENTANAS LATERALES

Dos números para cada ventana lateral trasera que debe tener 20 cm de alto con un ancho de trazo de 25 mm, color naranja fluorescente (PMS 804), y puede ser reflectivos. Estos números se colocarán en las ventanas laterales traseras adyacentes al nombre

de la tripulación.

27.5 PANEL DE TECHO (Aplica solo para los Eventos Especiales)

27.5.1 Un número de competencia negro mate, 115 cm de ancho por 80 cm de alto será exhibido sobre el techo del Auto.

27.5.2 Es a discreción de los organizadores distribuir paneles de techo a los competidores.

27.6 PLACA DELANTERA (Opcional)

Una placa encajada en un rectángulo de 43 cm de ancho por 21.5 cm de alto que debe incluir al menos el número de competencia y el nombre completo del rally.

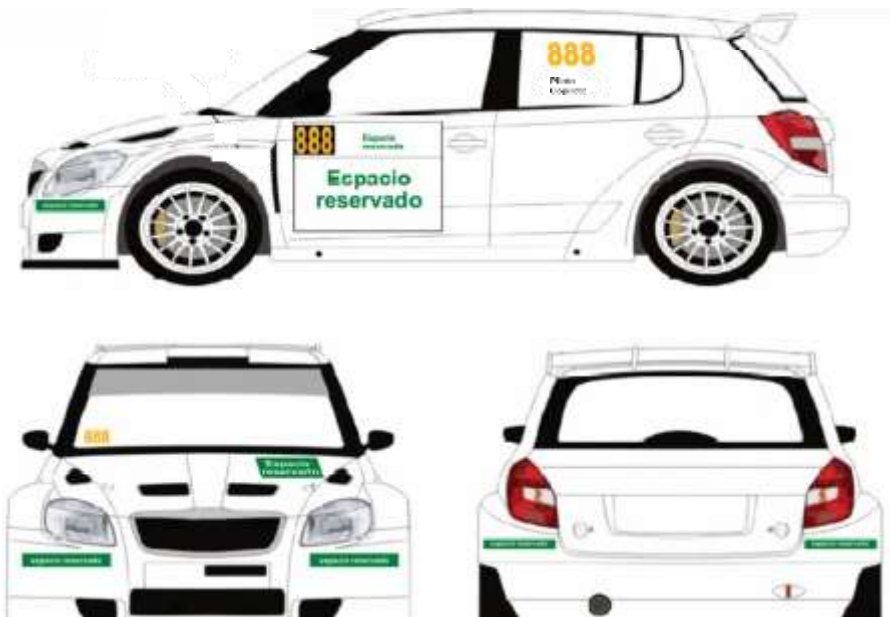
28 NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO

28.1 VENTANAS LATERALES TRASERAS

La(s) primera(s) inicial(es) y el apellido del piloto y el copiloto, así como las banderas nacionales del país de la ADN de donde obtuvieron sus licencias, deben aparecer en la ventana lateral trasera en ambos lados del auto, adyacente al número de competencia. Los nombres deben ser:

- En Helvética Blanca.
 - En mayúsculas para las iniciales y la primera letra de cada nombre con el resto en minúsculas.
 - 6 cm de alto y con un ancho de trazo de 1.0 cm.
- El nombre del Piloto será el nombre superior en ambos lados del auto.

28.2 PLACAS DE PUERTA / NÚMEROS DE COMPETICIÓN / NOMBRES DE CONDUCTORES



29 PUBLICIDAD

29.1 Los competidores pueden colocar cualquier tipo de publicidad en sus automóviles, siempre que:

- Esté autorizado por las leyes nacionales y los reglamentos del TACPY.
- No tenga carácter ofensivo.
- No sea de naturaleza política o religiosa.
- Respete la normativa sobre los números de competencia.
- No interfiera con la visión de la tripulación a través de las ventanas.
- Cumpla con las disposiciones del Artículo 10.6.2 del Código.

29.2 El texto de cualquier publicidad obligatoria del organizador debe indicarse claramente en el Reglamento Particular o en un boletín oficial antes del cierre de las inscripciones para el rally.

29.3 PUBLICIDAD OPCIONAL DEL ORGANIZADOR

29.3.1 El TACPY, puede exigir a los competidores que lleven publicidad opcional. Si un competidor rechaza esta publicidad, el arancel de inscripción no puede ser más del doble. En cualquier caso, este cargo adicional está limitado a U\$S 200.

29.3.2 El espacio para la ubicación de la publicidad opcional siempre debe ser especificado por el TACPY. No se puede imponer un costo adicional por publicidad opcional que se refiera a una marca de automóvil, llantas, combustible o lubricante a un competidor si el competidor rechaza dicha publicidad.

29.3.3 Los competidores que acepten la publicidad opcional del organizador como se especifica en el Reglamento Particular deben reservar espacio para ella, esta, no puede ser más del doble que la publicidad obligatoria. No se permite la modificación de la publicidad.

29.3.4 La publicidad opcional del organizador debe estar claramente indicada en el Reglamento Particular. Si la publicidad opcional se publica en un boletín, y si hubiera conflictos con la publicidad del competidor, el competidor puede rechazar dicha publicidad opcional sin pagar ninguna tarifa adicional.

CONTROLES ADMINISTRATIVOS Y VERIFICACIÓN TÉCNICA

30 CONTROLES ADMINISTRATIVOS

30.1 HORARIO

Los pilotos y copilotos que participan en el Rally deben presentarse a los controles administrativos de acuerdo con el cronograma publicado en el Reglamento Particular. Las multas por retraso se detallarán en el Reglamento Particular.

30.2 DOCUMENTOS REQUERIDOS

Durante las verificaciones administrativas se verificarán los siguientes documentos originales y su validez:

- Licencia de competidor
- Licencias deportivas de piloto y copiloto
- Licencia de conducir válida del piloto y copiloto
- Pasaportes o identificación del piloto y copiloto
- Autorización **ADN**, para todos los competidores y/o tripulaciones extranjeras.
- Información Completa en el formulario de inscripción
- Documentos del auto
- Habilitación Municipal
- Factura de pago del arancel de inscripción.
- En caso de menores, autorización de los padres o tutores valido para el campeonato o el evento y con validez legal dentro de la República del Paraguay. En estos casos solo el Piloto o Copiloto deberá contar con una licencia de conducir válida para el territorio nacional y este deberá conducir en los sectores de enlace.

Cualquier otro documento que un organizador desee examinar (por ejemplo, un certificado de cobertura de seguro de automóvil) debe figurar en el Reglamento Particular.

31 VERIFICACION TÉCNICA ANTES DEL INICIO DE LA PARTE COMPETITIVA DEL RALLY

31.1 GENERALIDADES

31.1.1 Los autos pueden ser presentados en la Verificación Técnica por un representante del equipo, a menos que se especifique lo contrario en el Reglamento Particular.

31.1.2 En la Verificación Técnica, los competidores deben presentar todas las prendas de vestir, incluidos los cascos y un dispositivo de retención de la cabeza (hans) aprobado por la FIA a ser utilizado. Se verificará el cumplimiento del Anexo L Capítulo III, del CDI.

31.1.3 Si se estipula en el Reglamento Particular correspondiente, los autos deben tener sus protectores de carter retirados para sellar las cajas de engranajes y diferenciales y deben mantenerse con el auto con el fin de pesarlos.

31.1.4 La tripulación debe mostrar la ficha certificada de homologación completa del auto.

31.1.5 Los verificadores requerirán que se identifique el automóvil. El chasis y el block de cilindros se marcarán.

31.1.6 Solo aquellos componentes que han sido sellados en las verificaciones iniciales se pueden usar durante todo el Rally. Dichos componentes deben permanecer en su estado sellado.

31.1.7 Después de las Verificaciones técnicas, si se determina que un automóvil no cumple con las normas técnicas y/o de seguridad, se debe hacer que el automóvil cumpla con estas normas y se vuelva a verificar en el momento y lugar mencionados en el Reglamento Particular. Si el auto aún no cumple con las normas, los Comisarios Deportivos, a propuesta del Delegado técnico en Jefe, pueden denegar la partida.

31.2 CRONOGRAMA

En el Reglamento Particular o en un boletín se publicará un cronograma para las verificaciones técnicas, incluido el sellado de componentes y la verificación del peso de los automóviles.

32 CONTROLES DURANTE EL RALLY

32.1 CONTROLES ADICIONALES

Los controles de los elementos de seguridad, incluida la ropa, así como en el automóvil, se pueden llevar a cabo en cualquier momento durante el rally, incluyendo las pruebas oficiales (Shakedown), entrenamientos libres/Prueba de clasificación, cuando corresponda, a discreción exclusiva y siguiendo las instrucciones del Delegado técnico del TACPY o del Comisario Técnico, con el conocimiento de los Comisarios Deportivos.

32.2 RESPONSABILIDAD DEL COMPETIDOR

32.2.1 El competidor es responsable de la conformidad técnica de su automóvil durante todo el rally y debe poder proporcionar cualquier documento oficial relacionado.

32.2.2 En caso de que se coloquen marcas de identificación (véanse los artículos 31.1.6, 16 y 17), es responsabilidad del competidor asegurarse de que se mantengan intactas desde las verificaciones técnicas previas al rally hasta el final del rally o hasta que sea permitido por estas reglamentaciones el cortar los sellos. En caso de que falten, esto se informará a los Comisarios Técnicos.

32.2.3 También es responsabilidad del competidor asegurarse de que cualquier parte del automóvil que se haya desmantelado 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 serán reportadas a los Comisarios Deportivos.

33 CONTROLES FINALES

33.1 PARQUE CERRADO FINAL

33.1.1 Después de finalizar las formalidades, los autos deben situarse en un parque cerrado donde deben permanecer hasta que los Comisarios Deportivos los liberen.

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 automóvil se haya registrado en el control final, incluso si las verificaciones técnicas finales aún continúan realizándose.

33.1.3 Verificación Final del Día 1 – Final de Etapa/Día 1

Al final del Día 1, los vehículos que terminen en su categoría y/o clase en la posición 1,2,3 y otros que podrán determinar los Comisarios Deportivos, serán verificados en la Zona Técnica de 15 minutos antes de su ingreso al Parque de Servicios (en el lugar designado al efecto), a modo de verificar su conformidad y certificando los puntos obtenidos en la etapa/día, sin perjuicio de poder realizar verificaciones adicionales al final del evento en caso de que el vehículo termine el día/etapa 2.

33.1.3.1 El organizador deberá prever al final del primer día antes del ingreso al Parque de Servicios fin de etapa una Zona Técnica de 15 minutos con CH de entrada y salida y con el espacio e iluminación suficiente para poder realizar estas verificaciones técnicas finales del día 1.

33.1.3.2 Los autos que terminen la carrera el día dos independientemente de la posición en que hayan terminado pueden ser re verificados para validar los puntos del Día 1.

33.1.3.3 Cualquier auto que sea penalizado o descalificado en las verificaciones finales del evento perderá todos los puntos del evento a pesar de que haya sido verificado por los puntos del día 1 al final de etapa del día 1.

33.1.3.4 En los eventos del calendario internacional de la FIA se adoptarán los procedimientos aprobados para dicho campeonato.

33.1.3.5 El reglamento particular podrá reglamentar algunas situaciones específicas, a estas verificaciones del día 1 durante el evento, sin limitar las atribuciones de la Comisión Técnica quien

podrá dado el caso diferir el resultado de dichas verificaciones a verificaciones adicionales postergadas al final del evento.

Ej.: Desmontar una Caja o medir algún elemento en particular, para lo cual el competidor deberá presentar su auto.

33.1.3.6 En caso de existir zonas de reabastecimiento remoto, el organizador debe considerar en su resumen de la competencia, la posibilidad física que los comisarios técnicos necesarios puedan encontrarse en la zona de fin del día 1 antes del ingreso al Parque de Servicio y en caso de que el trayecto sea largo proveerá los asistentes técnicos para el control de reabastecimiento.

33.2 SELECCIÓN DE AUTOS

La verificación técnica posterior al rally que involucra el desmantelamiento de un automóvil puede llevarse a cabo a discreción de los Comisarios Deportivos o después de una protesta o por recomendación del Director de la Prueba y/o el delegado técnico del TACPY (Comisarios Técnicos) a los Comisarios Deportivos.

33.3 FICHA DE HOMOLOGACION

La Ficha de Homologación original completa de la FIA y otras certificaciones necesarias deben estar disponibles para las verificaciones finales. Para los autos nacionales o regionales, las Fichas ADN originales correspondientes deben estar disponibles.

CONDUCTA EN EL MANEJO

34 COMPORTAMIENTO

34.1 REGLAS GENERALES

34.1.1 Las tripulaciones deben comportarse siempre de manera deportiva.

34.1.2 Cuando los autos están bajo las reglas del parque cerrado (Art. 63.1), solo pueden ser movidos por tripulaciones y oficiales; en cualquier otro momento, cualquiera puede empujar un automóvil con la mano. Cualquier otra manera de mover el auto que no sea por la fuerza propia o a mano, está prohibida salvo otra que sea permitida en estas Reglamentaciones.

Excepcionalmente, en pruebas especiales, los automóviles pueden ser remolcados o empujados para llevarlos de vuelta a la ruta de rally o para despejar la ruta de rally y se considerará que la tripulación en cuestión se ha retirado en esa Prueba Especial.

34.1.3 Las exhibiciones (trompos) solo se puede realizar cuando lo permita el Reglamento Particular del rally.

34.1.4 Las tripulaciones siempre deben conducir en la dirección de la prueba especial (excepto al solo efecto de dar la vuelta).

34.1.5 En un tramo de enlace que sea camino público y al inicio de una Prueba, un auto en competencia solo se puede conducir sobre cuatro ruedas y neumáticos que giran libremente. Cualquier automóvil que no cumpla con este artículo se considerará retirado y aplicará el Artículo 54. Los Comisarios Deportivos pueden imponer una penalización adicional.

34.1.6 Está prohibido conducir durante la competencia con un parabrisas muy dañado que obstruya significativamente la visión del conductor. Se le puede prohibir a la tripulación involucrada competir, por instrucciones de los Comisarios Deportivos. Después de la reparación, la tripulación, si corresponde, puede reiniciar, de conformidad con el Artículo 54.

Se permite conducir en una prueba especial sin un parabrisas instalado solo si ambos miembros de la tripulación usan gafas protectoras de acuerdo con la especificación EN 1938 o casco integral con visera cerrada.

Sin embargo, en cualquiera de los casos anteriores, la policía puede detener el automóvil y evitar que prosiga según las leyes nacionales de tránsito.

34.2 DURANTE EL RECONOCIMIENTO Y/O LOS ENLACES DE LAS PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN)

34.2.1 Se enfatiza que el reconocimiento no es una práctica. Deben respetarse estrictamente todas las leyes de tránsito del país en el que se desarrolla el rally y deben respetarse la seguridad y los derechos de otros usuarios de la ruta, tanto durante el reconocimiento como en los enlaces de las Pruebas Oficiales (Shakedown).

34.2.2 El exceso de velocidad durante el reconocimiento de las pruebas especiales / pruebas oficiales (Shakedown) y cualquier ruta de enlace, hará incurrir a la tripulación en una multa aplicada por el Director de la Prueba de la siguiente manera:

- Por cada km por hora por encima del límite de la velocidad: guaraníes 100.000 por kilómetro por hora excedido, durante más de 250 metros o 10 segundos en forma continua.
- Siempre que las leyes no dicten lo contrario en caminos de tierra la velocidad máxima será de 80 kph y en rutas asfaltadas de 110 kph. Se establece una tolerancia de más 5% para los sectores de pruebas especiales y enlaces sobre caminos de tierra y de más 20% para los sectores de enlace sobre caminos asfaltados. Cualquier aplicación de este tipo de sanción por parte del Director de Prueba deberá ser notificada por el Director de la Prueba al competidor afectado.

34.2.3 Otras infracciones de tránsito durante el reconocimiento incurrirán en una penalidad aplicada por los Comisarios Deportivos de acuerdo con el Art. 34.3.4.

34.2.4 El monto de las multas no se verá alterado por ninguna multa eventual impuesta por la policía.

34.3 VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY / LEYES DE TRÁNSITO

34.3.1 Durante el rally, ambos miembros de la tripulación deben observar las leyes nacionales de tránsito.

34.3.2 En el caso de existir una infracción a las leyes de tránsito cometidas por una tripulación que participa en el Rally, los oficiales de policía u oficiales de la prueba que hayan notado la infracción deben informar al infractor sobre la misma y de la misma manera que para los usuarios normales de la ruta.

34.3.3 Si la policía o los oficiales de la prueba deciden no detener al conductor por la falta, pueden solicitar la aplicación de las sanciones establecidas en la normativa aplicable, sujeto a lo siguiente:

- que la notificación de la infracción se realice a través de los canales oficiales y por escrito, antes de la publicación de la clasificación provisional, que las declaraciones sean lo suficientemente detalladas como para establecer la identidad del conductor infractor más allá de toda duda y que el lugar y la hora de la infracción sean precisos.
- que los hechos no estén abiertos a diversas interpretaciones.

34.3.4 Sanciones por infracciones durante la parte competitiva del rally:

a) Primera infracción:

Exceso de velocidad: una multa de Gs. 100.000 por km por encima del límite de velocidad, durante más de 250 metros o 10 segundos en forma continua, aplicada por el Director de la Prueba,

- Otras infracciones, que no fueran las de exceso de velocidad, serán aplicadas por los Comisarios.

b) Segunda infracción:

Exceso de velocidad: una multa de Gs. 200.000 por km sobre el límite de velocidad, durante más de 250 metros o 10 segundos en forma continua, aplicada por el Director de la Prueba

- Otras infracciones, que no fueran las de exceso de velocidad, serán aplicadas por los Comisarios.

c) Tercera infracción:

- Una penalización de 5 minutos aplicada por el Director de la Prueba.

d) Cuarta infracción:

- Descalificación aplicada solo por los Comisarios Deportivos

Cualquier aplicación de este tipo de sanción por parte del Director de Prueba deberá ser notificada por el Director de la Prueba al competidor afectado.

Las sanciones previstas en el art. 34.2 y 34.3 no evitan que los Comisarios impongan penalizaciones adicionales si lo consideran necesario.-

RECONOCIMIENTO

35 RECONOCIMIENTO

35.1 AUTOS PARA EL RECONOCIMIENTO

35.1.1 Requisitos comunes:

- El automóvil debe pintarse en un solo color, sin publicidad, calcomanías, etc.
 - La protección debajo del chasis está autorizada (cumpliendo con las reglamentaciones del Grupo N).
 - Se autorizan dos faros adicionales homologados.
 - La tripulación puede utilizar un sistema de intercomunicación "ligero" (sin cascos).
 - Se pueden instalar equipos de navegación a bordo.
- Se pueden utilizar autos que cumplan con las siguientes especificaciones:

35.1.2 Autos estándar

Autos totalmente estándar sin modificaciones que se ofrecen para la venta al público en general.

35.1.3 Automóviles de producción

- El motor será un motor de producción en serie (cumpliendo con las reglamentaciones del Grupo N).
- La caja de cambios será una caja de cambios de producción en serie. (cumpliendo con las reglamentaciones del Grupo N).
- El escape será un escape de producción en serie con un nivel de ruido máximo dentro de las tolerancias legales permitidas del país organizador.
- Las suspensiones deberán cumplir con las reglamentaciones del Grupo N.
- Se autoriza la instalación de una barra antivuelco de seguridad de acero que cumpla con los Artículos 253-8.1 a 8.3 del Anexo J.
- Las butacas en colores similares a los del interior del automóvil están autorizados.
- Las llantas son libres dentro de los límites del Anexo J, Grupo N.

35.2 NEUMÁTICOS PARA AUTOS DE RECONOCIMIENTO

Los neumáticos utilizados para el reconocimiento serán:

- a) Neumáticos de producción en serie homologados para ruta de asfalto.
- b) Neumáticos libres para tierra/ripió, a menos que se detalle lo contrario en el Reglamento Particular.

35.3 RESTRICCIÓN DE RECONOCIMIENTO

A partir de la publicación del Reglamento Particular del Rally, cualquier piloto, o su copiloto, o cualquier otro miembro del equipo que haya ingresado o tenga la intención de ingresar a un rally del Campeonato y que desee conducir en cualquier ruta que se use como una prueba especial en ese Rally solo puede hacerlo después de haber obtenido el permiso por escrito del organizador. Esto no se aplicará cuando se sepa que la persona vive en el área. El incumplimiento de esta regla dará como resultado que el conductor sea reportado a los Comisarios Deportivos.

35.4 DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO

35.4.1 Horario

El reconocimiento debe realizarse de acuerdo con un CRONOGRAMA establecido por el organizador. La participación en el reconocimiento es obligatoria.

35.4.2 Respeto del horario de reconocimiento

Cualquier persona relacionada con una tripulación inscrita puede ingresar o conducir sobre la ruta de una Prueba Especial del rally solo con la autorización expresa del Director de la Prueba (excepto a pie), desde la publicación del Reglamento Particular del rally hasta que esa prueba especial sea disputada, sea abierta al tránsito del público y ya no sea utilizada dentro del rally. No obstante, las disposiciones del art. 35.3. deben respetarse.

El reconocimiento de una etapa súper especial, si se incluye en la competencia del rally, no se considerará parte del cronograma de reconocimiento.

35.4.3 Número de pasadas

Cada tripulación está limitada a dos pasadas que serán obligatorias en cada prueba especial (las pruebas especiales que se disputan dos veces se consideran una prueba especial). Durante el reconocimiento, podrá haber oficiales de control en el punto de inicio y fin de cada prueba especial para registrar el número de pasadas o estas podrán ser registradas mediante un sistema de seguimiento por GPS. Las

tripulaciones solo podrán ingresar y salir de las pruebas especiales a través de los controles de inicio y fin.

También se pueden realizar más controles en las pruebas especiales. El incumplimiento de este Artículo será reportado a los Comisarios, quienes podrán llegar a denegar la largada.

35.4.4 Velocidad durante el reconocimiento

El organizador en el reglamento Particular puede determinar un límite de velocidad inferior a la establecida en el Art. 34.2.2 en alguna de las Pruebas Especiales.

Dichos límites deben aparecer en el Reglamento Particular y pueden verificarse en cualquier momento durante el reconocimiento.

Para monitorear la velocidad durante el reconocimiento, cada auto de reconocimiento deberá estar equipado con una unidad de rastreo de velocidad o con el sistema de rastreo proveniente de la Lista Técnica de la FIA nr. 98: Sistemas de rastreo de coches de rally. Cualquier interferencia con el (los) sistema (s) durante el reconocimiento por parte de un competidor será informado a los Comisarios.

35.4.5 Pruebas oficiales (Shakedown) / Prueba de clasificación

Es obligatorio incluir las Pruebas oficiales (Shakedown) y la Prueba de Clasificación (si la hubiere) en el cronograma de reconocimiento.

35.4.6 Número de personas

Durante el pasaje a través de cada prueba especial solo estará autorizada la tripulación del auto.

PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN)

36 REQUISITOS PARA LAS PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN)

36.1 GENERALIDADES

Se puede organizar una sesión de Pruebas Oficiales (Shakedown) con el propósito de dar una oportunidad de promoción a los medios de comunicación y para que los competidores prueben sus autos. Es opcional que el organizador incluya la sesión de Pruebas Oficiales (Shakedown) en el programa del rally.

36.2 DESARROLLO DE SHAKEDOWN

36.2.1 La sesión de Pruebas Oficiales (Shakedown) se desarrollará como si fuera una prueba especial del rally e incluirá todas las medidas de seguridad apropiadas. El tramo debe ser representativo del rally.

36.2.2 La sesión de Pruebas Oficiales (Shakedown) se puede desarrollar usando un tramo súper especial o parte de una prueba especial del itinerario del rally.

36.2.3 Para la aplicación del art. 34.2, el tramo de Pruebas Oficiales (Shakedown) se considera parte del reconocimiento.

36.2.4 La superficie del tramo de Pruebas Oficiales (Shakedown) debe ser similar que la superficie de la mayoría de las Pruebas Especiales.

36.3 DESCARGO DE RESPONSABILIDAD

Cualquier persona a bordo del automóvil durante las Pruebas Oficiales (Shakedown) que no participe en el rally debe haber firmado un descargo de responsabilidad proporcionado por el organizador.

36.4 REQUISITOS TÉCNICOS

Antes de las Pruebas Oficiales (Shakedown), los autos deben pasar la Verificación Técnica. Para los autos que correspondan, el block del motor, la transmisión completa y las partes mecánicas mencionadas en estas reglamentaciones deben sellarse.

36.5 ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN

Un competidor cuyo automóvil sufra desperfectos durante las Pruebas Oficiales (Shakedown) deberá sin embargo asistir a la largada ceremonial.

36.6 EQUIPO DE PILOTO Y COPILOTO A BORDO

Durante las Pruebas Oficiales (Shakedown), cualquier persona a bordo debe usar un casco protector homologado, toda la ropa y equipo de seguridad necesarios de conformidad con el Capítulo III del Anexo L - Equipo del conductor y tener el arnés de seguridad correctamente abrochado.

Cualquier infracción será penalizada.

36.7 ASISTENCIA DURANTE LAS PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN)

La Asistencia se puede llevar a cabo solo en el parque de asistencia principal, a menos que se permita lo contrario en el Reglamento Particular del rally.

37 PRUEBA DE CLASIFICACIÓN

37.1 GENERALIDADES

37.1.1 Opcionalmente, el Organizador puede llevar a cabo una Prueba de Clasificación en la que participarán todos los pilotos inscriptos, a fin de establecer el orden de largada de la etapa 1.

37.1.2 Los 10 primeros pilotos clasificados tendrán derecho a elegir su posición de largada para la etapa 1 dentro de los 10 primeros lugares de largada.

Para la categoría Tracción Integral se reservarán los primeros puestos a los autos que hayan clasificado entre los de la clase RC2Ay RC2B, quedando los restantes puestos finales para los autos clasificados de las clases RC2C y RC2N.

La categoría Tracción Simple, elegirá su orden de largada, de acuerdo al resultado obtenido dentro de los 10 primeros puestos de la prueba clasificatoria.

Estas posiciones no se aplican para una Prueba Súper Especial que estuviese programada como comienzo del rally.

Para establecer el orden de largada referirse al Art. 41.3.1

37.1.3 La participación en la Prueba de Clasificación no es obligatoria, a menos que el organizador especifique lo contrario en el Reglamento Particular, detallando en este caso las sanciones por no participar.

37.1.4 La etapa de clasificación debe:

- correrse como si fuera una prueba especial del rally y cumplir con los requisitos de seguridad apropiados;
- ser incluido en el cronograma de rally, pero no en los resultados del rally;
- ser representativo del Rally;
- tener una distancia comprendida entre 2,50 y 5 km.

37.1.5 Los neumáticos que se utilizarán deben cumplir con la profundidad mínima de 1,6 mm requerida por la normativa.

37.1.6 En forma separada a las pruebas oficiales, se podrá organizar la Prueba Clasificatoria en el mismo tramo utilizado para las Pruebas Oficiales (Shakedown).

37.1.7 Todo competidor que sufra daños en su vehículo que no le permitan continuar con la Prueba Clasificatoria, y no pueda reparar su auto antes de la ceremonia de largada, debe no obstante asistir al acto tal como lo describe en Art. 39.

37.2 PARTICIPACION EN LAS PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN) PREVIAS

Los pilotos que han sido clasificados para disputar la Prueba de Clasificación, pueden participar de las Pruebas Oficiales (Shakedown) previas en el horario especificado por los organizadores.

Los autos que participan en Pruebas Oficiales (Shakedown) y la Prueba de Clasificación deben haber cumplido con las Verificaciones Técnicas previas.

37.3 DESARROLLO DE LA PRUEBA DE CLASIFICACIÓN

37.3.1 Los pilotos que participan en la Prueba de Clasificación comenzarán a disputar esta Prueba de clasificación en el orden que le haya asignado el organizador, con un intervalo de dos minutos de un automóvil a otro en la tracción integral y de un minuto en la tracción sencilla. Estos intervalos podrán ser ampliados por el director de la Prueba.

37.3.2 El piloto y el copiloto inscriptos deben estar a bordo del automóvil durante toda la Prueba de Clasificación. El evento especial podrá modificar este artículo en su reglamento particular.

37.3.3 El orden de largada y el cronograma se publicarán en un Boletín. Se aplicarán los procedimientos establecidos para el inicio de una prueba especial.

37.4 FALLAS EN EL AUTO DURANTE LA PRUEBA DE CLASIFICACIÓN

37.4.1 Cualquier auto que sufra algún desperfecto que le impida completar la Prueba o el sector de enlace, será recuperado y trasladado al parque cerrado por los organizadores, al final de la Prueba de Clasificación.

37.5 PARQUE CERRADO EN UNA PRUEBA DE CLASIFICACIÓN

Se prohíbe cualquier asistencia al auto al iniciar la Prueba de Clasificación. Todos los autos que participan en la Prueba de Clasificación deben recorrer el resto de la ruta, llegar al parque cerrado definido por el organizador y permanecer allí hasta que los Comisarios Deportivos los liberen.

37.6 DEFINICIÓN DEL ORDEN DE LARGADA

Los competidores elegirán sus posiciones de largada para el rally en el orden de los resultados obtenidos en la Prueba de Clasificación como se detalla en el Art. 41.3.1.

37.6.1 El Piloto que logre el mejor tiempo será el primero en elegir su posición, el Piloto que logre el segundo mejor tiempo será el segundo en elegir su posición, y así sucesivamente.

37.6.2 La publicación, el día y la hora para realizar este procedimiento se especificarán en el Reglamento Particular del Rally.

37.7 REGISTRO ATRASADO O ADELANTADO

Cualquier registro atrasado o adelantado en el Control Horario previo al inicio de la Prueba de Clasificación (CHPC) será considerada participación inapropiada y se aplicará el Art. 44.2.10 a los mismos.

37.8 FALSA LARGADA

Cualquier falsa largada durante la Prueba de Calificación, especialmente si ocurre antes de que se haya mostrado la señal de largada, será considerada participación inapropiada y se aplicará el Art. 48.6 a los mismos.

37.9 ASISTENCIA

Desde el horario de Inicio de la Pruebas Oficiales (Shakedown) hasta la hora de inicio de la Prueba de Clasificación, la asistencia solo se puede realizar en el Parque de Asistencia principal o en el Parque de Asistencia designado por el organizador para ese efecto.

LARGADA Y RELARGADA

38 ACTIVIDADES PROMOCIONALES

Aplicable solo para WRC.

39 LARGADA CEREMONIAL

Se puede organizar una largada ceremonial para mejorar el interés promocional y mediático del Rally. El intervalo de largada y el orden para una largada ceremonial quedan a discreción del organizador. El horario y el lugar de cualquier ceremonia deben indicarse en el Reglamento Particular. Cuando una tripulación en su auto de competencia no pueda participar en la largada ceremonial, se le

permitirá comenzar el resto del rally a la hora de inicio asignada siempre que se notifique a los Comisarios Deportivos y sujeto a pasar los controles de Verificación necesarios. La tripulación en cuestión aún debe asistir a la Largada Ceremonial con la vestimenta del equipo y a su hora indicada.

40 LARGADA DEL RALLY

40.1 ÁREA DE LARGADA

Antes del inicio del rally, los organizadores pueden reunir todos los autos de la competencia en un área de largada, dentro de la cual los autos deben ser conducidos antes de la hora de largada que se detalla en el Reglamento Particular. Las penas exclusivamente económicas por llegar tarde al área de largada se especificarán en el Reglamento Particular. No se permite ninguna asistencia en el área de largada.

40.2 DEMORA MÁXIMO EN UNA LARGADA

A cualquier tripulación que se presente más de 15 minutos tarde a la largada de una sección no se le permitirá la largada de esa sección.

41 ORDEN DE LARGADA E INTERVALOS

41.1 REQUISITOS DE ORDEN DE LARGADA

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

41.2 REPOSICIONAMIENTO DE PILOTOS

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

41.3 ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1

41.3.1 NUMERACIÓN Y ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA

Los números de los autos serán determinados por el TACPY, teniendo en cuenta su numeración del año anterior, las prioridades de los competidores, su posición en el Campeonato anterior y/o actual y las características técnicas de sus autos.

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

El Piloto que ha sido Campeón Nacional de la General del año anterior, usará el número 1.

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

41.3.2 En el caso de haberse realizado una Prueba Clasificatoria, solo los 10 primeros pilotos clasificados, tendrán derecho a elegir su posición de largada para la Etapa 1 dentro de los 10 primeros lugares de largada de ambas Categorías. Las tripulaciones restantes largarán:

A: En el orden de finalización de la prueba de clasificación, si se hubiese realizado.

B. Según los puntos obtenidos en el campeonato, cuando no se realizó una prueba de clasificación.

C: Según prioridad FIA, cuando el evento lo requiera.

En cualquiera de los casos el ordenamiento será ubicando a cada tripulación en su clase correspondiente.

41.3.3 Para la categoría, Tracción Integral se reservará los primeros puestos a los autos que hayan clasificado entre los de las clases RC2A y RC2B, quedando los restantes puestos finales para los autos clasificados de las clases RC2C y RC2N.

41.3.4 La categoría Tracción Simple, elegirá su orden de largada, de acuerdo con el resultado obtenido dentro de los 10 primeros puestos de la prueba clasificatoria.

Esas posiciones no corresponden a una Prueba Súper Especial que pudiera ser programada como el inicio del rally.

41.3.5 En cualquier caso, aplicará el Art. 41.2.-

41.4 ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS POSTERIORES

El orden de largada para las etapas posteriores se basará en la clasificación según los tiempos de las Pruebas Especiales al final de la última Prueba Especial de la etapa anterior, excluyendo las penalizaciones de tiempo en los tramos de carretera/ruta y super especial disputada al final de etapa. Con el fin de mejorar la cobertura de TV en vivo, el promotor del campeonato puede solicitar que se cambie el orden de largada de los autos al final de una etapa.

41.5 INTERVALO DE LARGADA

Todas las tripulaciones de la Categoría Tracción Integral o las primeras veinte (20) tripulaciones que inicien en cada tramo deberán estar a dos (2) minutos de distancia entre sí. El intervalo para el resto de las tripulaciones será de al menos un (1) minuto.

CONTROLES

42 CONTROLES - REQUISITOS GENERALES

42.1 SEÑALIZACIÓN DE CONTROLES

Todos los controles y zonas, es decir el control de paso y de tiempo, largada y llegada de Pruebas Especiales incluido control de stop las áreas de reagrupamiento, las zonas de reabastecimiento de combustible, las zonas de marcado de neumáticos, áreas de reagrupamiento y las zonas de prensa, se indicarán por medio de pancartas estandarizadas aprobadas por la FIA que cumplan con los dibujos y distancias que figuran en el Anexo I. y se indicaran en el Libro de Ruta.-

42.2 BARRERAS DE PROTECCIÓN

Un área de al menos 5 m antes y después de un control estará protegida por barreras a ambos lados de la carretera para permitir que se realicen las tareas de control.

42.3 TIEMPO DE PARADA EN ÁREAS DE CONTROL

El tiempo de detención dentro de cualquier área de control se limita al tiempo necesario para llevar a cabo las tareas de control.

42.4 HORARIO

42.4.1 Los controles deben estar listos para funcionar al menos 30 minutos antes de la hora prevista para el paso del primer auto de la competencia.

42.4.2 A menos que el Director de la Prueba decida lo contrario, dejarán de operar 15 minutos más el tiempo máximo de atraso después de la hora de llegada del último auto en competencia.

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 de rally.

42.5.2 Está prohibido reingresar a un área de control.

42.6 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES

42.6.1 Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones de los oficiales de cualquier puesto de control. De lo contrario, se informará a los Comisarios Deportivos.

42.6.2 Todos los oficiales de control deben ser identificables. En cada control, el oficial jefe debe usar un chaleco distintivo.

42.7 ZONAS DE MEDIOS DE COMUNICACIÓN (CUANDO APLICA)

Los organizadores pueden establecer una zona de medios de comunicación delimitada por barreras antes del cartel de Control Horario amarillo en todos los parques de asistencia, zonas de servicio remotas, zonas de colocación de neumáticos (excepto las previstas en el Artículo 57.2.1), en todos los reagrupamientos (excepto los reagrupamientos nocturnos si están precedidos por una asistencia y dentro del parque de espera antes del procedimiento del podio final. El acceso a esta zona de medios de comunicación se limitará al

personal que tenga el pase apropiado. Los organizadores pueden planificar el itinerario y el horario de tal manera que se espera que las tripulaciones pasen un mínimo de 15 minutos en la zona de

medios de comunicación. Además, las zonas de medios de comunicación deben estar claramente marcadas en el libro de ruta.

42.8 INTERCAMBIO DE DATOS DE LA CÁMARA A BORDO Y PUNTOS DE MANTENIMIENTO DE LA CÁMARA

Los organizadores pueden establecer puntos de intercambio de datos de la cámara a bordo (CAB) dentro del itinerario. Dichos puntos deben notificarse en un boletín (que puede emitir el Director de la Prueba) y son únicamente para el intercambio de datos de video y ajustes/mantenimiento de las cámaras.

Los datos de video también se pueden intercambiar y hacer el mantenimiento o ajuste de las cámaras en la zona de medios de comunicación, en reagrupamientos o parques cerrados y a la salida de zonas remotas de reabastecimiento de combustible con el acuerdo del

Director de la Prueba. Si se requiere que este trabajo se realice solo en presencia de un miembro del equipo, un representante del competidor debe informar al Director de la Prueba de esta solicitud antes del inicio del rally.

Todo el trabajo llevado a cabo se realizará bajo la supervisión de un comisario de ruta o de un oficial del rally.

43 CONTROLES DE PASO

En estos controles, identificados por las señales que se muestran en el Anexo I, los oficiales del puesto simplemente deben sellar y/o firmar la tarjeta de tiempo tan pronto como sea entregada por la tripulación, sin mencionar la hora de paso.

44 CONTROLES HORARIOS

44.1 FUNCIONAMIENTO

En estos controles, los oficiales marcarán en la tarjeta de tiempos el horario en que se entregó la tarjeta. El horario se registrará en el minuto completo.

44.2 PROCEDIMIENTO DE REGISTRO

44.2.1 El procedimiento de registro comienza en el momento en que el automóvil pasa el cartel de ingreso al área de control horario.

44.2.2 Entre el cartel de ingreso al área de control y la mesa de control, la tripulación tiene prohibido detenerse por cualquier motivo o conducir a una velocidad anormalmente lenta.

44.2.3 La toma de tiempo real y el registro del mismo en la tarjeta de tiempos podrá ser efectuado solamente si los dos miembros de la tripulación y el auto se encuentran en el área de control y dentro de la proximidad inmediata de la mesa de control.

44.2.4 El horario de registro corresponderá al momento exacto en que uno de los miembros de la tripulación entrega la tarjeta de tiempos al oficial del puesto de control correspondiente.

44.2.5 Luego, ya sea a mano o por medio de un dispositivo de impresión, el oficial asignado deberá marcar en la tarjeta de tiempos la hora real en que se entregó la tarjeta, y nada más.

44.2.6 La hora ideal de registro es la hora obtenida al sumar, el tiempo otorgado al sector, a la hora de largada de la prueba especial o a la hora del Control Horario anterior, estos tiempos se expresan al minuto.

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

44.2.8 La tripulación no incurrirá en ninguna penalización por registrarse antes de tiempo si el auto ingresa al área 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 asignado se lleva a cabo durante el minuto ideal de registro.

44.2.10 Cualquier diferencia entre el horario real de registro y el horario ideal de registro se penalizará de la siguiente manera:

- a) Por llegadas tardías: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.
- b) Por llegadas adelantadas: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

44.2.11 Siempre que se haya indicado en el Reglamento Particular del Rally o se indique en un boletín posterior, los organizadores pueden autorizar a los equipos a registrarse antes de tiempo sin incurrir en ninguna penalidad.

44.2.12 Si se descubre que una tripulación no ha observado las reglas para el procedimiento de registro, el jefe del puesto control debe hacer un informe por escrito que se enviará de inmediato al Director de la Prueba.

44.2.13 A criterio del Director de la Prueba, una tripulación que ha sido penalizada por llegar temprano puede ser neutralizada por el tiempo necesario para que largue en el orden previsto originalmente.

44.3 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UNA PRUEBA ESPECIAL

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

44.3.1 En el control horario al final del tramo de enlace, el oficial asignado ingresará en la tarjeta de tiempos tanto la hora de registro de la tripulación como su hora de largada provisional de la prueba especial.

Debe haber un espacio de 3 minutos para permitir que la tripulación se prepare para el inicio de la prueba especial y llegue a la línea de largada.

44.3.2 Si dos o más tripulaciones se registran en el mismo minuto, sus horarios de largada provisionales para esa prueba especial estarán en el orden de sus horarios de llegada en el control horario anterior. Si los horarios de llegada en el control horario anterior son los mismos, entonces se tendrán en cuenta los horarios en el control horario anterior a ese, y así sucesivamente.

44.3.3 Después de registrarse en el control horario, el auto en competencia debe ser conducido al control de largada de la prueba especial desde donde la tripulación debe largar de acuerdo con el procedimiento establecido en este reglamento.

44.3.4 Si hay una diferencia entre los horarios de largada provisionales y reales, el horario ingresado por el oficial al inicio de la prueba especial será el válido, a menos que los Comisarios Deportivos decidan lo contrario.

44.3.5 El horario de largada de la prueba especial será el horario de inicio para calcular el horario de registro en el siguiente control horario.

45 ATRASO MÁXIMO PERMITIDO

45.1 Cualquier atraso que exceda los 15 minutos de cualquier horario ideal o un retraso acumulado que exceda los 30 minutos al final de cada sección o de una etapa resultará en que el competidor en cuestión se considere retirado en ese control y la penalización total acumulada por llegar tarde según el art. 44.2.10.a) será aquella prevista por 30 minutos de atraso. No obstante, la tripulación puede reiniciar el rally según las disposiciones específicas para cada campeonato concerniente, si corresponde. Al calcular dicho tiempo de atraso, se aplica el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

45.2 LLEGADA ADELANTADA

La llegada adelantada en ningún caso permitirá a las tripulaciones reducir este atraso máximo permitido.

45.3 NOTIFICACIÓN DE EXCEDER EL ATRASO MÁXIMO PERMITIDO

La notificación de exceder el atraso máximo permitido según el Artículo 45.1 solo puede anunciarse al final de una sección.

46 CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

46.1 PROCEDIMIENTO EN UNA REAGRUPAMIENTO

46.1.1 Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones recibirán instrucciones sobre su hora de largada. Luego deben conducir su auto 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, organizadas adyacentes al CH y accesibles al público.

46.2 SALIDA DE UN REAGRUPAMIENTO

Excepto después de un reagrupamiento nocturno y antes del inicio de la Power Stage (si corresponde), los autos arrancarán en el orden de llegada al reagrupamiento. Sin embargo, por cualquier motivo, el Director de Prueba puede, con el conocimiento de los Comisarios, podrá ordenar que se repositone cualquier automóvil.

PRUEBAS ESPECIALES

47 GENERALIDADES

47.1 TOMA DE TIEMPOS

Para pruebas especiales, la toma de tiempos será a la décima de segundo.

Para las pruebas libres y las pruebas de clasificación, la toma de tiempos será a la milésima de segundo.

48 LARGADA DE PRUEBA ESPECIAL

48.1 LINEA DE LARGADA

Las pruebas especiales comienzan con una largada detenida, con el automóvil colocado en la línea de largada.

48.2 PROCEDIMIENTO DE LARGADA

48.2.1 El sistema de largada electrónico debe ser claramente visible para la tripulación desde la línea de largada y puede mostrarse como un reloj de cuenta regresiva y/o un sistema de luces secuenciales. En cualquier caso, el sistema debe describirse en el Reglamento Particular del rally.

48.2.2 Debe haber una línea de largada fija (tanto en tierra/ripió y nieve) y la fotocélula para detección de falsa largada debe estar **50 cm después de la línea de largada**.

48.2.3 Después de que la hora de largada real se haya escrito en la tarjeta de tiempos, la tarjeta de tiempos debe devolverse a la tripulación lo antes posible.

48.2.4 Cuando el auto llegue a la línea de largada, el oficial se colocará frente al auto con un poste para definir la posición exacta del automóvil. Un minuto antes de la hora de largada, pero no antes de que el auto se haya detenido en su posición exacta, el oficial dejará esta posición y la tripulación observará el reloj de cuenta regresiva automática. Cualquier cambio posterior de la posición del auto hasta su hora de largada no está permitida y se informará a los Comisarios Deportivos.

48.3 PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA

En el caso de tener que usar un procedimiento manual de largada después de devolver la tarjeta de tiempos a la tripulación, el oficial de largada hará una cuenta regresiva en voz alta: 30 " - 15" - 10 "y los últimos cinco segundos uno por uno. Cuando hayan transcurrido los últimos 5 segundos, se dará la señal de largada.

48.4 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN

48.4.1 En caso de una demora en la largada debido a una falla de la tripulación, el oficial ingresará una nueva hora en la tarjeta de tiempos, la penalización será de 1 minuto por minuto o fracción de minuto de atraso.

48.4.2 Cualquier tripulación que se niegue a largar una prueba especial en el horario asignado, será reportada a los Comisarios Deportivos, ya sea que la prueba especial se ejecute o no.

48.4.3 Cualquier auto que no largue desde la línea de largada dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de largada será considerado como retirado (abandono) e inmediatamente trasladado a un lugar seguro. Este auto podrá volver a largar al día siguiente según el Art. 54 del presente Reglamento del Campeonato Nacional.

48.5 RETRASO DE UNA ETAPA ESPECIAL

Cuando el desarrollo de una prueba especial se ha retrasado por más de 20 minutos, se debe informar a los espectadores que la prueba está a punto de volver a comenzar, antes del paso del próximo auto en competencia. Alternativamente, la prueba especial se cancelará.

48.6 FALSA LARGADA

Una falsa largada, particularmente una realizada antes de que se haya dado la señal, será penalizada de la siguiente manera:

1ra falta : 10 segundos

2da falta : 1 minuto

3ra falta : 3 minutos

Faltas adicionales: a criterio de los Comisarios Deportivos.

Estas penalizaciones no impiden que los Comisarios Deportivos impongan penalizaciones más severas si lo consideran necesario. Para el cálculo del tiempo se debe utilizar la hora de largada real.

49 FIN DE PRUEBA ESPECIAL

49.1 LÍNEA DE META

La hora de finalización de una prueba especial se registra en la llegada lanzada, que debe ubicarse en un punto donde se puede esperar que los autos vayan más despacio y al menos a 200 m antes de la línea de Stop. La zona entre la llegada lanzada y la línea de Stop debe estar libre de curvas, esquinas agudas o engañosas, o peligros como portones o cualquier obstáculo peligroso. Está prohibido detenerse entre la señal de advertencia amarilla y la señal de Stop, de ocurrir se informará a los Comisarios Deportivos. La hora se registrará en la línea de meta, utilizando sensores electrónicos, y será respaldado por cronómetros. Los cronometradores deben colocarse alineados con la línea de meta, indicada por el cartel con una bandera a cuadros sobre un fondo rojo.

49.2 PUNTO DE STOP

La tripulación debe detenerse en el punto de Stop indicado por una señal roja de "STOP" para que se registre su hora de llegada en la tarjeta de tiempos (hora, minuto, segundo y décima de segundo). Si los cronometradores no pueden dar la hora de llegada exacta a los oficiales de inmediato, este último solo puede sellar la tarjeta de tiempos de la tripulación y la hora se escribirá en el siguiente control de reagrupamiento.

50 POWER STAGE

50.1 GENERALIDADES

50.1.1 La inclusión de una Power Stage (PWS), como prueba especial (PE) o súper especial (PSE) es opcional y se disputará de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Particular de la Prueba y las siguientes especificaciones:

50.1.2 Se disputará como la última prueba especial del Día 2 en un evento regular. En el evento especial podrá realizarse como PSE el día 1 o en su defecto en la última prueba especial del Día 3.

50.1.3 Sera disputada por todas aquellas tripulaciones que participen del evento o la etapa del día.

50.1.4 El reglamento particular de la prueba establecerá si existirán o no zonas remotas de abastecimiento, asistencia y cubiertas o su correspondiente reagrupamiento.

50.2 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

50.2.1 Los puntos se otorgarán de acuerdo con la escala descrita en el art. 3.1.3. En el Evento Especial, se asignará 6 puntos al primer lugar, 5 al segundo, y en orden descendente hasta 1 punto para el 6to lugar, en cada Categoría y Clase.

50.2.2 Con el fin de asignar puntos, la clasificación de la Power Stage se calculará utilizando el tiempo de la prueba especial, más cualquier otra penalización de tiempo acumulada en dicha prueba especial o súper especial, incluida cualquier penalización de falsa largada.

50.2.3 Cualquier auto que no inicie la Power Stage en el orden y tiempos de carrera establecido, no será elegible para obtener puntos de la Power Stage según el art. 3.1.3 del Reglamento General de Rally 2020. Dicha tripulación no puede restar puntos a otros competidores.

50.2.4 Otorgará puntajes, según el Art. 3.1.3, a las tripulaciones que hayan disputado y concluido la misma.

50.3 PLAN DE SEGURIDAD

Se deberá entregar a la ADN, un plan de seguridad por separado que cumpla con el plan estándar para su aprobación.

PRUEBAS ESPECIALES

51 PRUEBA SUPER ESPECIAL

51.1 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

51.1.1 Cuando más de un auto larga al mismo tiempo, el diseño de la pista en cada punto de largada debe ser similar. El mismo procedimiento de largada debe aplicarse a cada auto. Está permitido escalonar la línea de largada para que los autos iguallen la longitud del escenario desde las diferentes posiciones de largada.

51.1.2 La inclusión de una prueba súper especial en el itinerario del rally es opcional.

51.2 DESARROLLO DE UNA PRUEBA SUPER ESPECIAL

Las reglamentaciones específicas con respecto al desarrollo, el orden de largada y los intervalos de tiempo de una prueba súper especial son enteramente a discreción del organizador. Sin embargo, esta información debe incluirse en el Reglamento Particular del rally.

51.3 SEGURIDAD

51.3.1 Un sistema de banderas rojas desplegadas por comisarios de ruta o luces rojas debe colocarse para indicar a los competidores que se detengan o disminuyan la velocidad. Artículo 53.5.

51.3.2 Para garantizar la seguridad, el auto de un competidor que no complete la prueba puede ser transportado por los organizadores hasta el final de la prueba o a un lugar seguro para la evacuación.

51.4 NO INICIAR LA PRUEBA SUPER ESPECIAL DE LA SECCIÓN 1, ETAPA 1

Las tripulaciones que no se presenten para largar la Prueba Súper Especial que se incluye en la sección 1 de la etapa 1 (si corresponde), o aquellas que sufran desperfectos durante su disputa, o se detengan entre el final de la Prueba Súper Especial y el Parque de Asistencia o el reagrupamiento nocturno y no pueden llegar a éste por sus propios medios, o se le hubiera cumplido el tiempo máximo establecido para su presentación, se les permitirá hacer reparaciones y continuar el Rally desde el control horario de salida del reagrupamiento nocturno.

El automóvil puede repararse a discreción del competidor. Sin embargo, debe reportarse al reagrupamiento previo a la próxima sección a más tardar una hora antes del inicio programado para el primer auto.

En caso de disputarse más de un PSE, la reglamentación es la misma y si hubiese una Prueba Súper Especial en el día 2 o 3, se aplicará la misma reglamentación siempre y cuando la tripulación haya concluido y marcado el cierre de su último sector horario dentro de los tiempos máximos.

El tiempo otorgado para la Prueba Súper Especial se indicará en el Reglamento Particular del rally.

51.5 DISPUTA DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

El régimen de súper especial contenido en el Reglamento Particular se aplicará a aquellas tripulaciones que presenten sus tarjetas de tiempos en el control horario y no puedan largar la Prueba, o a aquellos que sufran desperfectos al disputarla.

52 INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Cuando se interrumpe o detiene una prueba especial por cualquier motivo, El Director de la Prueba le asignará a cada tripulación un tiempo que se considerará el más justo. **El Director de la Prueba publicará una notificación correspondiente.** Sin embargo, ninguna tripulación que sea responsable en forma individual o conjunta de detener el tramo puede beneficiarse de esta medida.

53 SEGURIDAD DEL COMPETIDOR

53.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES

Siempre que un auto esté en movimiento en cualquier tipo de prueba especial y hasta el control de stop, la tripulación debe usar cascos de protección homologados, toda la indumentaria y equipo de seguridad requeridos de conformidad con el Capítulo III del Anexo L - Equipamiento de la tripulación, según lo previsto por el fabricante del equipo y tener sus cinturones de seguridad correctamente abrochados. Cualquier infracción será penalizada por los Comisarios Deportivos.

53.2 EQUIPAMIENTO DE LOS AUTOS

53.2.1 En caso de que el organizador proporcione 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 abrochados.

53.2.2 Señales "SOS / OK"

Cada auto en competencia deberá llevar un cartel con la señal "SOS" en rojo y en el reverso la señal "OK" en verde, que mida al menos 42 cm x 29.7 cm (A3). El letrero debe colocarse en el automóvil y ser accesible para ambos conductores.

53.2.3 Cada auto en competencia debe llevar un triángulo reflectivo rojo.

53.3 INCIDENTE EN UNA ETAPA ESPECIAL

53.3.1 En el caso de un accidente donde se requiere atención médica urgente, se aplica lo siguiente:

- El interruptor SOS de la consola de emergencia debe activarse lo antes posible (si corresponde)
- Cuando sea posible, el cartel rojo "SOS" debe mostrarse de inmediato a los siguientes automóviles y a cualquier helicóptero que intente ayudar.
- Tan pronto como sea posible, el triángulo reflectivo rojo debe colocarse en una posición visible en el mismo lado del camino que el automóvil al menos 50 metros antes de la ubicación del automóvil, para advertir a los siguientes conductores, incluso si el automóvil está fuera del camino.

53.3.2 Cualquier tripulación a quien se le haya mostrado el cartel rojo "SOS", o que vea un auto que haya sufrido un accidente y no muestre el cartel OK, deberá detenerse de inmediato y sin excepción para prestar asistencia. Todos los siguientes autos también se detendrán. El segundo auto en la escena procederá a informar al siguiente punto de radio.

Los autos subsiguientes deberán dejar una ruta despejada 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 que un auto se detenga por cualquier otro motivo en o cerca de una etapa especial, ya sea temporal o permanentemente, se aplica lo siguiente:

- El interruptor OK en la consola de emergencia debe activarse en un minuto (si corresponde).
- El letrero verde "OK" debe mostrarse de inmediato a los siguientes autos y a cualquier helicóptero que intente ayudar. Si la tripulación deja el vehículo, se debe mostrar el letrero "OK" para que sea claramente visible para todas las tripulaciones siguientes.
- Un miembro de la tripulación debe colocar el triángulo rojo en una posición visible en el mismo lado de la carretera que el auto al menos 50 metros antes de la posición del automóvil, para advertir a los siguientes conductores, incluso si el auto está fuera del camino.

53.3.4 Si no fuera posible, por cualquier razón, mostrar el cartel OK / SOS en cualquiera de las situaciones anteriores, esto puede ser reemplazado por un lenguaje de señas evidente y claramente comprensible mostrado por la tripulación fuera del auto:

- un brazo y un pulgar hacia arriba para indicar "OK"
- brazos cruzados sobre la cabeza para indicar "SOS".



53.3.5 Cualquier tripulación que pueda, pero no cumpla con las reglas anteriores será reportada por el Director de la Prueba a los Comisarios Deportivos.

53.3.6 El libro de ruta deberá contener una página con el procedimiento en caso de accidentes.

53.3.7 Cualquier tripulación que se retire del Rally debe informar su abandono a los organizadores lo antes posible, salvo en caso de fuerza mayor. Cualquier equipo que no cumpla con esto, estará sujeto a una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

53.4 INCIDENTE EN UNA PRUEBA ESPECIAL QUE INCLUYE A UNA PERSONA QUE NO ES INTEGRANTE DE LA TRIPULACIÓN

Si una tripulación está involucrada en un accidente en el que un miembro del público sufre lesiones físicas, el auto debe detenerse de inmediato y debe seguirse el procedimiento establecido en el Artículo 53.3.1.

53.5 USO DE BANDERAS ROJAS

53.5.1 Banderas rojas electrónicas (si corresponde)

Se utilizarán banderas rojas electrónicas en todos los autos de la competencia. Cuando se activa desde el control del rally, la pantalla de la consola de emergencia se pondrá roja y mostrará el mensaje "BANDERA ROJA".

Los equipos deben confirmar de inmediato la Bandera Roja electrónica presionando el botón "RECONOCIMIENTO" y proceder como se especifica en el Art. 53.5.3.

53.5.2 Banderas rojas en puntos de radio

La bandera roja se mostrará a las tripulaciones solo por instrucción del Director de la Prueba. Las banderas solo se pueden mostrar en los puntos de radio marcados en el libro de ruta y por un comisario de ruta con una chaqueta distintiva del color estipulado en el Anexo III, Artículo 5.2.7 y en el que está marcado el símbolo del punto de radio. Los Comisarios de Ruta deberán contar con el Orden de Largada a efectos de hacer el seguimiento del paso de los autos.

Se mostrarán banderas en todos los puntos de radio que preceden al incidente. Una bandera roja debe estar disponible en cada punto de radio del escenario (situado a intervalos de aproximadamente 5 km). No se puede desplegar ninguna otra bandera que no sea la Bandera Roja en ningún punto de una prueba especial.

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 conductor debe reducir la velocidad de inmediato, mantener esta velocidad reducida hasta el final de la prueba especial y seguir las instrucciones de cualquier comisario de ruta o conductor de vehículos de intervención. El incumplimiento de este artículo conllevará una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

53.5.4 Una tripulación a la que se le haya mostrado la Bandera Roja se le asignará un tiempo para la prueba especial como se indica en el Art. 52.

53.5.5 Si se utilizan diferentes sistemas de señalización (por ejemplo, luces intermitentes) en etapas súper especiales, se deben incluir todos los detalles en el Reglamento Particular.

53.5.6 Si se interrumpe o detiene una Prueba Especial y se requiere que las tripulaciones circulen en la prueba especial, se debe mostrar una Bandera Roja al inicio para informar a los conductores cómo deben proceder.

53.5.7 Puntos de bandera roja durante el reconocimiento

Durante el reconocimiento, se debe mostrar un letrero con el símbolo de Bandera Roja en la ubicación de cada punto de bandera Roja. Este letrero puede ser más pequeño que el utilizado en el rally, pero debe ser claramente visible para las tripulaciones que realizan el reconocimiento para que se puedan notar las ubicaciones.

54 RE-LARGADA LUEGO DEL ABANDONO

54.1 GENERALIDADES

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

54.1.2 Después de que el Director de la Prueba ha recibido la notificación de un abandono, la tripulación debe entregar su tarjeta de tiempos. Cuando el abandono es en una prueba especial o en un control de Stop, ese tiempo de esa prueba especial no se registrará y el Art. 54.2 se aplicará.

54.1.3 En caso de exceder el atraso máximo permitido según el art. 45 de estas reglamentaciones, el competidor en cuestión podrá Re largar después del próximo reagrupamiento nocturno.

La penalización de tiempo se aplicará según el art. 54.2 desde el CH en el que el competidor en cuestión ha excedido el atraso máximo permitido.

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

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

54.2 PENALIZACIONES

54.2.1 Para todas las tripulaciones que re-larguen, se aplicará una penalización en tiempo. Por cada prueba especial o prueba súper especial perdida, esta penalización será de 10 minutos, a menos que el Reglamento Particular establezca otra penalización para la Prueba Súper Especial.

El evento especial establecerá la penalización por prueba especial no concluida, en el Reglamento Particular de la prueba. Así también incluirá si se podrá re largar en una o más etapas.

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

54.2.3 En caso de que el abandono ocurra después de la última prueba especial o súper especial antes de un reagrupamiento nocturno, se considerará que la tripulación se retiró en esa última prueba especial o súper especial.

Si una tripulación afectada ha establecido el mejor tiempo de su clase en esa última prueba especial, se tendrá en cuenta su propio tiempo para la aplicación de la penalización de tiempo.

55 REPARACIONES ANTES DE UNA RE-LARGADA

55.1 UBICACIÓN DE LA ASISTENCIA Y TIEMPO PERMITIDO

Cualquier automóvil que no termine un tramo de acuerdo con lo anterior puede repararse a discreción del competidor.

Sin embargo, el automóvil debe reportarse al reagrupamiento nocturno antes de la próxima etapa, a más tardar 1 hora antes de la salida programada del primer auto.

55.2 VERIFICACION TECNICA DE COCHES REPARADOS

El auto debe conservar su carrocería original, el block del motor marcado en la verificación previa al rally y todas las piezas selladas. El competidor debe presentarse a esta nueva verificación en la hora indicada por los organizadores.

ASISTENCIA

56 ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES

56.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA

56.1.1 Desde el primer CH en adelante, la asistencia de un auto en competencia se puede llevar a cabo solo en parques de asistencia y también según lo permitido en el Artículo 60, con la excepción de reparaciones a auto retirados con la intención de re-largar.

56.1.2 La tripulación, utilizando únicamente el equipo a bordo y sin asistencia física externa, puede realizar el servicio en el auto en cualquier momento, excepto donde esté específicamente prohibido.

56.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES DE ASISTENCIA

56.2.1 La presencia del personal del equipo o cualquier transporte del equipo (incluidos los helicópteros) está prohibida dentro de un radio de 1 kilómetro de su auto en competencia, excepto:

- En parques de asistencia y en Zonas de Asistencia Remota (ZAR)
- Mientras los autos están en un reagrupamiento
- En zonas de reabastecimiento
- En zonas de colocación de neumáticos
- Para un miembro del equipo por auto, en áreas oficiales de lavado de autos

- Donde lo permita un boletín
- En pruebas especiales (desde la señal amarilla al inicio del Control Horario hasta la señal de Stop al final de la prueba especial)
- Mientras los autos están en una zona de medios de comunicación
- Cuando los autos en competencia que siguen la ruta según lo prescrito en el libro de ruta están obligados a usar los mismos caminos 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 alimentos, bebidas, ropa e información (tarjeta de datos, libro de ruta, etc.) hacia o desde la tripulación, mientras que los miembros de la tripulación estén:

- en zonas de colocación de neumáticos, por parte del personal autorizado en la zona únicamente,
- en parques de asistencia, zonas de asistencia remotas y reagrupamientos o mientras los automóviles están en una zona de medios de comunicación.

b) Cuando un reagrupamiento se encuentra cerca del parque de asistencia y mientras los miembros de la tripulación esperan registrarse al final de una sección de enlace, los miembros de la tripulación pueden ir a sus boxes de asistencia después de haber cumplido con sus obligaciones con los medios de comunicación.

56.2.3 En caso de que un auto no pueda volver a arrancar y ser conducido por su propia fuerza desde el Parque Cerrado previo y adyacente al ingreso al área de servicios, los oficiales/comisarios y/o el personal del equipo podrán empujar o remolcar el automóvil a su box de asistencia.

57 PARQUES DE ASISTENCIA

57.1 GENERALIDADES

A lo largo del rally habrá un parque de asistencia principal. Sin embargo, los organizadores pueden presentar al TACPY una justificación para la reubicación durante un Rally. Cada competidor es responsable de proteger su espacio asignado de asistencia con una cobertura sobre el piso.

57.2 HORARIOS DEL PARQUE DE ASISTENCIA

El tiempo programado para cada auto en el parque de asistencia será de acuerdo con el itinerario del rally con las siguientes sugerencias:

- 15 minutos antes de la primera PE después de un reagrupamiento nocturno.
- Las comprobaciones técnicas pueden realizarse dentro del parque cerrado.

57.2.1 30 a 45 minutos entre dos secciones de pruebas especiales, pudiendo contar con una asistencia flexible de 15 minutos.

- Precedido por una zona técnica de 3 minutos que puede estar dentro de un reagrupamiento.

57.2.2 45 a 90 minutos al final de cada sección antes de un reagrupamiento nocturno, pudiendo contar con una zona de 45 minutos de asistencia flexible.

- Controles técnicos de 10 minutos a realizar en el parque cerrado.

57.3 IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE ASISTENCIA

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

57.4 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

La velocidad de los autos en los parques de asistencia no puede exceder los 30 km/h, o menos cuando se especifica en el Reglamento Particular.

El incumplimiento de este límite dará lugar a una sanción aplicada por el Director de la Prueba de la siguiente manera:

- Gs. 50.000 por kilómetro por hora por encima del límite de velocidad.

Cualquier aplicación de las sanciones por parte del Director de Prueba será notificada por el Director de la Prueba al competidor afectado.

57.5 ASISTENCIA EXTERNA

Dentro del parque de asistencia, está permitido que los oficiales/comisarios y/o el personal del equipo remolquen, transporten o empujen un auto.

57.6 DISEÑO DE PARQUES DE ASISTENCIA

57.6.1 El organizador debe asignar una "Zona de Asistencia" (definida por la longitud, el ancho y la ubicación) a cada equipo competidor dentro del parque de asistencia. Cualquier vehículo del equipo debe estar estacionado dentro de su zona. Estos vehículos deben llevar placas de identificación de Asistencia o Auxiliar.

57.6.2 Cualquier vehículo que no esté estacionado totalmente dentro del área asignada debe estacionarse en un área de estacionamiento adyacente con acceso peatonal al parque de asistencia. A estos vehículos se les asignará una placa auxiliar de identificación.

57.7 REQUISITOS ADICIONALES PARA LOS CAMPEONATOS SUPLEMENTARIOS

No aplica

58 VACIAR Y/O RELLENAR EL TANQUE EN EL PARQUE DE ASISTENCIA

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

- El trabajo se lleva a cabo con el conocimiento del organizador.
- Haya un extintor de incendios con operador listo a cargo del competidor.
- No se realice ningún otro trabajo en el auto mientras el circuito de combustible está abierto y/o durante la operación de vaciado y/o llenado.
- Se establezca un perímetro de seguridad adecuado alrededor del auto.
- Solo se agregue suficiente combustible para llegar a la siguiente zona de reabastecimiento.

59 ASISTENCIA FLEXIBLE

59.1 GENERALIDADES

La asistencia flexible de 45 minutos permitirá la remoción de los autos en competencia de un parque cerrado a un parque de asistencia adyacente, con controles horarios de entrada y salida en común. Cualquier variación debe publicarse en el Reglamento Particular del rally. Los controles técnicos, que duran 10 minutos, deben incluirse en el parque cerrado antes del servicio flexible previo al reagrupamiento nocturno.

Estas disposiciones serán aplicables a la Asistencia Flexible de 15 minutos, que pudiera ser programada entre secciones.

59.2 FUNCIONAMIENTO DE LA ASISTENCIA FLEXIBLE Y HORARIOS

59.8.1 Las tripulaciones entrarán al parque cerrado para la operación de 45 minutos de asistencia flexible.

Luego, las tripulaciones pueden ingresar al parque de asistencia o dejar su automóvil en el parque cerrado.

59.8.2 El auto en competencia puede ser conducido por un representante autorizado del competidor solamente una vez desde el parque cerrado al parque de asistencia y viceversa, respetando todas las formalidades de la presentación del carné de control y las penalizaciones relacionadas.

59.8.3 Si un automóvil no pudiera ser encendido y conducido por sus propios medios desde el Parque Cerrado hasta el área de asistencia del servicio flexible, se permitirá a los oficiales y / o al personal del equipo empujar o remolcar el automóvil a su lugar específico en área de asistencia

59.8.4 El auto en competencia puede ser retornado al parque cerrado antes de que hayan finalizado los 45 minutos sin penalización.

59.8.5 El período operativo del tiempo de la asistencia flexible queda a discreción del organizador, pero deberá ser declarado en el itinerario del rally.

59.8.6 Asistencia Flexible de 15 minutos entre sectores.

Si se incluye una asistencia flexible entre sectores, esta deberá respetar las reglas generales de la asistencia flexible de fin de esta. A más deberá:

59.8.6.1 Si el organizador decide incluir una asistencia flexible entre sectores de la competencia, el tiempo mínimo de reagrupamiento será el doble del tiempo establecido para la asistencia flexible.

59.8.6.2 En caso de que las interrupciones de la carrera en la sección, supere los 15 minutos, el Director de Carrera, con debida antelación, deberá adicionar al reagrupamiento salida del parque de servicios, la misma cantidad de minutos equivalentes a las interrupciones que existieron en la sección, sumados los abandonos de dicha sección.

59.8.6.3 Si la Dirección de la Carrera no realiza dichos ajustes los competidores están advertidos, que, de utilizar la opción de asistencia flexible, entre secciones, podrá ocasionar la pérdida de su posición de largada debiendo el Director de Carrera otorgar un tiempo seguro con el auto de competición que larga antes y no cabrán, reclamos, protestas o apelaciones, a esta situación, por ser exclusiva opción de la tripulación utilizar o no la asistencia flexible entre secciones.

60 ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)

60.1 GENERALIDADES

Se pueden crear zonas de asistencia remota que deben:

- Ser definidas por un control horario en su entrada y salida.
- No exceder de 15 minutos de duración para cualquier auto.
- Permitir el cambio de neumáticos suministrados desde un vehículo de asistencia y cualquier servicio según las reglas del ZAR.
- Puede estar precedido por 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 solo al personal autorizado del equipo, como lo indican estas reglas del ZAR, a los oficiales de rally y a los medios de comunicación con los pases apropiados.
- Para aumentar el valor promocional, se alienta a los organizadores a ubicar las ZAR en ciudades o centros de población.

60.2 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO

60.2.1 En una zona de asistencia remota, los siguientes puede trabajar en sus autos:

- para un auto, la tripulación más un máximo de 4 personas del equipo. Estas personas del equipo permanecerán el mismo tiempo que el auto permanezca en la zona.
- Para competidores de pilotos prioritarios o competidores con múltiples inscriptos, la tripulación más hasta 4 miembros del equipo por auto. Estas personas del equipo pueden intercambiarse entre autos dentro de la zona.

60.2.2 Las zonas deberán ser programadas de manera que las mismas personas del equipo puedan asistir tanto a estas zonas como al parque de asistencia usando una misma ruta recomendada que les haya sido provista. El reaprovisionamiento de los recipientes de bebidas para los pilotos, no se considerará como trabajo sobre el auto.

60.2.3 Ningún personal del equipo que no sea el personal mencionado en los artículos 60.2.1 / 60.2.2 no pueden estar en la zona.

60.3 EQUIPO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS

60.3.1 Mientras que permanezca en una zona de asistencia remota se permite lo siguiente:

- El uso de gatos, elevadores de chasis, rampas, llaves de tuercas de rueda, llave dinamométrica, herramientas manuales y agua corriente.
- el uso de equipos o partes y herramientas llevadas a bordo del auto en competencia.
- el uso de herramientas con funcionamiento a batería, incluyendo toda la iluminación necesaria.
- la adición de agua a los sistemas del auto, para lo cual se puede usar un dispositivo de llenado.
- el uso de equipos para purga de frenos y limpieza del auto.

60.3.2 Se deben usar cobertores para el piso.

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

60.3.4 La instalación de luces adicionales sobre o dentro del automóvil está permitida en las zonas de asistencia remota. Las luces adicionales, los neumáticos y las herramientas necesarias para instalarlos se pueden transportar a la ZAR en un automóvil de asistencia.

60.3.5 Cualquier equipo o partes del automóvil pueden dejarse en la ZAR y retirarse después de la salida del auto.

60.4 PASE DE VEHÍCULO A LAS ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA

El organizador emitirá un pase de vehículo por cada auto en competencia para el transporte del personal del equipo y los equipos y herramientas admitidas a la ZAR.

60.5 ZONA DE COLOCACIÓN DE NEUMÁTICOS (ZCN)

En cada zona de colocación de neumáticos:

- Se debe definir un control horario en su entrada y salida.
- El tiempo otorgado para la ZCN será de 15 minutos.
- No se permite hacer ningún trabajo dentro de la zona marcada, excepto que solo la tripulación cambie las ruedas y solo use el equipo que se lleva a bordo del automóvil en competencia. Un miembro del equipo puede proveer un gato adicional para el auto.

- Sin embargo, los neumáticos adicionales que se utilizarán pueden transportarse a la zona en un automóvil de servicio y ser preparados por los miembros del equipo para ser instalados en el auto de rally.
 - Un personal integrante del equipo puede estar presente en la zona para el cambio de neumáticos, según lo permitido por el art. 13.8.
 - Es obligatorio que todos los automóviles pasen por la zona de colocación de neumáticos y se detengan en la zona de marcado de los neumáticos, incluso si no se cambian las ruedas.
 - Se establecerá una zona de marcado de ruedas/neumáticos y lectura de código de barras en la que cada auto debe detenerse a la salida de cada zona de colocación de neumáticos.
 - El transporte de los neumáticos al ZCN se especificará en el Reglamento particular de cada rally.
-
-

61 REABASTECIMIENTO Y PROCEDIMIENTOS

61.1 UBICACIÓN

61.1.1 Excepto lo detallado para el cambio de un tanque de combustible, las tripulaciones solo pueden reabastecer en las zonas de reabastecimiento designadas (ZR) o en las estaciones de servicio comerciales indicadas en el libro de ruta designados por el organizador en el Reglamento Particular y en el libro de ruta.

Las zonas de reabastecimiento pueden estar ubicadas en:

- la salida de los parques de servicios
- la salida de zonas de servicio remoto
- ubicaciones remotas en la ruta de rally.

61.1.2 Cualquier zona de reabastecimiento deberá figurar en el itinerario del rally y en el libro de ruta. No se pueden programar más de tres ZR diferentes entre dos reagrupamientos nocturnos, siendo uno de ellos en el Parque de asistencia.

En la medida de lo posible y por razones de seguridad, se sugiere a los organizadores a adaptar la longitud de las secciones para evitar el uso de zonas remotas de reabastecimiento de combustible en la ruta del rally. El TACPY puede solicitar la modificación de un itinerario que incluya zonas remotas de reabastecimiento injustificadas.

61.1.3 La entrada/salida de las zonas de reabastecimiento de combustible se marcará con el cartel de un bidón azul o un símbolo de bomba, excepto las estaciones de servicio comerciales.

61.1.4 El organizador debe organizar la presencia de un sistema contra incendios y/o medidas de seguridad apropiadas en cualquier zona de reabastecimiento de combustible (no aplicable en las estaciones de servicio comerciales).

61.1.5 Si no hay estaciones de servicio en la ruta del rally, el organizador puede organizar la distribución de un suministro de combustible, de conformidad con el Anexo J, a las tripulaciones a través de un sistema centralizado. Dichos puntos de reabastecimiento deben respetar las mismas condiciones de seguridad que para las zonas de reabastecimiento.

61.2 PROCEDIMIENTO EN ZR

61.2.1 Dentro de una ZR, solo se permiten actividades directamente relacionadas al reabastecimiento de combustible del auto en competencia.

61.2.2 En todas las ZR, se aplicará un límite de velocidad de 5 km / h.

61.2.3 Para acceder a la RZ, todo el personal involucrado en las operaciones de reabastecimiento de combustible debe usar ropa que brinde una protección adecuada contra el fuego e incluya al menos: pantalón largo, camiseta de manga larga, zapatos cerrados, guantes y balaclava.

61.2.4 El proveedor de combustible o el organizador (en el Reglamento Suplementario del Prueba), podrá establecer al que sea responsable del funcionamiento de la zona de reabastecimiento, que a su vez es responsable de proteger el suelo con una Alfombra Ambiental que estará compuesta de una parte superior absorbente y una parte inferior impermeable.

61.2.5 La responsabilidad del reabastecimiento de combustible incumbe exclusivamente al competidor.

61.2.6 Los motores deben estar apagados durante la operación de reabastecimiento de combustible.

61.2.7 Se requiere que la tripulación permanezca fuera del auto durante el reabastecimiento.

61.2.8 Únicamente con el propósito de ayudar con el procedimiento de reabastecimiento de combustible de su auto, dos miembros del equipo de cada tripulación pueden acceder a la ZR para colaborar en la carga de combustible y un miembro adicional podrá estar presente al solo efecto de ser responsable del sistema de extinción de incendios externo portátil y no podrá realizar ninguna actividad adicional.

En los eventos inscriptos al calendario internacional de la FIA, se deberá respetar los procedimientos establecidos en el Reglamento de los Campeonatos Regionales de la FIA, V6 Codasur.

61.2.9 Un auto puede ser empujado para salir de la ZR por la tripulación, los dos miembros del equipo y/u oficiales sin incurrir en una penalidad.

61.3 PROCEDIMIENTO EN ESTACIONES COMERCIALES

En caso que se establezca en el Reglamento Particular:

61.3.1 Los conductores pueden usar combustible de bomba disponible en el mercado distribuido desde bombas en estaciones de servicio comerciales o desde puntos de distribución del organizador, marcados en el libro de ruta. Este combustible debe dispensarse directamente en el tanque del auto en competencia.

La tripulación debe usar únicamente el equipo a bordo y solo las bombas sin asistencia física externa.

61.3.2 Los automóviles equipados solo con acoplamientos de reabastecimiento de combustible especificados por la FIA y que usan combustible de estaciones de llenado comerciales deben transportar el adaptador en el automóvil y mostrarlo en las verificaciones previas al rally.

62 USO DE COMBUSTIBLE

El tipo de combustible es libre, hasta final del mes de Julio del 2.023, posterior al cual el TACPy, podrá establecer el uso de un combustible unificado obligatorio, ya sea para la tracción integral o la tracción simple. La forma de entrega, costos y combustibles para prueba durante el primer semestre del año 2.023 será comunicado y reglamentado por la Comision Deportiva e informado a los Competidores.

PARQUE CERRADO

63 REGLAS DE PARQUE CERRADO

63.1 APLICACIÓN

Los autos están sujetos a las reglas del parque cerrado:

63.1.1 Desde el momento en que ingresan a un parque de reagrupamiento hasta que lo abandonan.

63.1.2 Desde el momento en que ingresan y/o se registran en un área de control hasta que salen.

63.1.3 Desde el momento en que llegan al final de la parte competitiva del rally hasta que los Comisarios Deportivos autoricen la apertura del parque cerrado.

63.2 PERSONAL PERMITIDO EN EL PARQUE CERRADO

63.2.1 Tan pronto como hayan estacionado su auto en el parque cerrado, los pilotos deben detener el motor y la tripulación debe abandonar el parque cerrado. Nadie, excepto los oficiales del Rally que realizan una función específica pueden permanecer en el parque cerrado.

63.2.2 Las tripulaciones pueden ingresar al parque cerrado 10 minutos antes de su hora de inicio.

63.3 EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO

Solo los oficiales a cargo y/o los miembros de la tripulación están autorizados a empujar o remolcar un automóvil en competencia dentro de un parque cerrado.

63.4 FUNDAS PARA AUTOS

No se pueden usar fundas para autos.

63.5 REPARACIONES EN PARQUE CERRADO

63.5.1 Si los comisarios técnicos consideran que el estado de un auto se ha vuelto lo suficientemente defectuoso como para que la seguridad pueda verse afectada, con el permiso del Delegado Técnico/Jefe de Verificación Técnica del TACPY y en presencia de un

Comisario Técnico, un miembro del equipo puede reparar o cambiar Elementos de seguridad homologados por la TACPY de conformidad con el Anexo J, que se incluyen en una lista técnica de la FIA e instalados en el auto (es decir, cinturón de seguridad, extintor,).

63.5.2 Con el consentimiento previo del Director de la Prueba y bajo la supervisión de un oficial o comisario autorizado, la tripulación y hasta 3 miembros del equipo pueden cambiar la(s) ventana (s).

63.5.3 Si el tiempo necesario para completar las reparaciones anteriores resulta en un retraso más allá de la hora de salida programada originalmente, se le dará a la tripulación una nueva hora de salida desde la finalización de la reparación, cuya penalización es de 1 minuto por minuto o fracción de un minuto, pero que no puede exceder el atraso máximo permitido según lo dispuesto en la normativa pertinente.

63.6 ACTIVACIÓN DEL SISTEMA DE CORTE DE COMBUSTIBLE

No aplica

63.7 PARQUE CERRADO DESPUÉS DEL FINAL DEL RALLY

Los dispositivos del sistema de seguimiento y las cámaras de a bordo proporcionadas por el Promotor o el Organizador pueden retirarse en el parque cerrado solo con el acuerdo del Delegado técnico del TACPY o del Jefe de Verificación Técnica y bajo el control de los Comisarios Deportivos.

64 RESULTADOS DEL RALLY

64.1 ESTABLECIMIENTO DE LOS RESULTADOS

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

64.2 PUBLICACIÓN DE 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 provisoria: 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 que se retrase una lista de largada y/o se retrase la Clasificación Provisoria, el Director de la Prueba debe informar un nuevo horario en el (los) tablón (es) oficial (es) de anuncios.

64.3 EMPATE EN UNA ETAPA O EN UN RALLY DEL CAMPEONATO

64.3.1 En el caso de un empate en una etapa, el competidor que establece el mejor tiempo en la primera prueba especial de una etapa, que no sea una prueba súper especial, será proclamado ganador. Si esto no es suficiente, se tendrán en cuenta los tiempos de la segunda, tercera, cuarta, etc. pruebas especiales.

64.3.2 En caso de empate en un rally, el competidor que establezca el mejor tiempo en la primera prueba especial, que no sea una prueba súper especial, será proclamado ganador. Si esto no es suficiente, se tendrán en cuenta los tiempos de la segunda, tercera, cuarta, etc. pruebas especiales. Este principio se puede aplicar en cualquier momento durante el rally.

64.4 COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL

El organizador de un Rally se asegurará de que cualquier cobertura de transmisión sea justa e imparcial y de que no tergiversen los resultados del Rally.

64.5 PROMOCIÓN DE RESULTADOS

Está prohibido publicar cualquier forma de publicidad que promueva el resultado de una etapa individual de un rally. Sin embargo, los competidores pueden referirse, en los comunicados de prensa, a "ganar" una etapa, siempre que no haya ninguna implicancia de que esta publicación se relacione con el rally completo.

65 PROTESTAS Y APELACIONES

65.1 PRESENTACION DE UNA PROTESTA O APELACIÓN

Todas las protestas y/o apelaciones deben presentarse de conformidad con los artículos 13 y 15 del Código, y cuando corresponda, con las Reglamentaciones Judiciales y Disciplinarias del TACPY o en su defecto los de la FIA.

65.2 DEPÓSITO DE PROTESTA

El depósito de protesta es de U\$S 500 o su equivalente en Guaraníes y debe pagarse en efectivo, por transferencia electrónica bancaria o cheque bancario al día.

65.3 DEPÓSITO ADICIONAL

65.3.1 En caso de que la protesta requiera el desmantelamiento o reensamblaje de una parte del auto los Comisarios pueden especificar un depósito adicional de acuerdo con el Art. 13.4.3 del Código Deportivo Internacional.

65.3.2 ASIGNACION DE COSTOS

Los gastos incurridos en el trabajo y en el transporte del automóvil correrán a cargo del Reclamante si la protesta es infundada, o del competidor contra el cual se presenta la protesta si es confirmada. Si se considera parcialmente fundado, el depósito adicional puede devolverse en partes.

Si la protesta es infundada, y si los gastos incurridos por la protesta (escrutinio, transporte, etc.) son superiores al monto del depósito adicional, la diferencia correrá a cargo del reclamante. Por el contrario, si los gastos son menores, se devolverá la diferencia.

65.4 APELACIONES

El Arancel Nacional de Apelaciones será de U\$S 1.000.

El Arancel de Apelación Internacional será publicado anualmente por la FIA.

66 ENTREGA DE PREMIOS DEL RALLY

66.1 CEREMONIA DE PODIO

La parte competitiva del rally finalizará en el "Ingreso al último Control Horario".

66.2 ENTREGA DE PREMIOS

Los premios para todos los competidores/tripulaciones se otorgarán en la rampa, salvo para el primero, segundo y tercero, para cada clase y categoría, en la clasificación final donde se utilizará un podio de "estilo olímpico". Si un organizador lo desea, puede haber una reunión social/cívica/de patrocinantes en la misma noche. Si se considera importante la asistencia de la tripulación, la condición de participación debe aparecer en el Reglamento Particular.

El evento especial, determinara el lugar, fecha y hora de la entrega de premios en su Reglamento Particular.

67 ENTREGA ANUAL DE PREMIOS DE LA TACPY

67.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA

Cualquier piloto y copiloto que gane un Campeonato del TACPY debe estar presente en la ceremonia anual de entrega de premios del TACPY, si el TACPY lo invita.

67.2 AUSENCIA

Salvo en caso de fuerza mayor, la ausencia conllevará una multa impuesta por el TACPY ENTREGA DE PREMIOS DEL TACPY

Lista de títulos de Campeonatos TACPY

El TACPY otorgará los siguientes títulos para cada Campeonato Anual y trofeos del primer al tercer puesto:

- Campeón TACPY de Rally para pilotos y copilotos de la Tracción Integral.
- Campeón TACPY de Rally para pilotos y copilotos de la Tracción Sencilla.
- Campeón de Rally RC2A para pilotos y copilotos
- Campeón de Rally RC2B para pilotos y copilotos
- Campeón de Rally RC2C para pilotos y copilotos
- Campeón de Rally RC2N para pilotos y copilotos
- Campeón de Rally RC4A para pilotos y copilotos
- Campeón de Rally RC4B para pilotos y copilotos
- Campeón de Rally RC5 para pilotos y copilotos
- Copa Master (+50 años) para piloto y copiloto (*)
- Copa Junior (-25 años) para piloto y copiloto (**)

En cada Fecha se premiará del 1er al 3er lugar y el Reglamento Particular podrá establecer excepcionalmente la entrega de trofeos hasta el 6to lugar en cada clase y categoría.

(*) La Copa Master, será otorgada, en la entrega de premios de fin de año únicamente al Piloto y Co Piloto ganador de la tracción Integral y la Tracción Simple. El Competidor debe haber cumplido 50 años antes de la primera prueba programada para el campeonato nacional 2.023.

(**) La Copa Junior, será otorgada, en la entrega de premios de fin de año únicamente al Piloto y Co Piloto ganador de la Tracción Integral y la Tracción Simple. El Competidor debe tener como máximo 25 años al finalizar la última prueba programada para el campeonato nacional 2.023.

El Club Organizador podrá otorgar la Copa Master y/o Copa Junior en cada uno de los eventos organizados en el Campeonato Nacional de Rally, si así lo dispusiera el Reglamento Particular de la Prueba.

PRUEBAS

68 PRUEBAS

Aplicable solo para WRC y ERC.