
MEMBER OF
FIA
PETROBRAS
RALLY
PARAGUAY
REGLAMENTO
DEPORTIVO
CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY 2026
SPONSOR OFICIAL
LUBRAX
Automotor
PRESENTAN
Munich
ORIGINAL
ueno bank
AUSPICIAN
HANKOOK
APOYA
PIONEIRO
BATERIAS

PRINCIPIOS GENERALES ***12***
1 CONDICIONES GENERALES ***12***
1.1 APLICACIÓN *12*
1.2 IDIOMA OFICIAL *13*
1.3 INTERPRETACIÓN *14*
1.4 FECHA DE APLICACIÓN *14*
2. DEFINICIONES ***14***
2.1 INICIO DEL RALLY *14*
2.2 BOLETÍN *14*
2.3 COMUNICADO *14*
2.4 ZONAS DE CONTROL *14*
2.5 TRIPULACIÓN *14*
2.6 DECISION *15*
2.7 TACPy *15*
2.8 FIN DEL RALLY *15*
2.9 ETAPA *15*
2.10 ZONA DE MEDIOS DE PRENSA (ZMP) *15*
2.11 NEUTRALIZACIÓN *15*
2.12 NOTIFICACIÓN *15*
2.13 PARQUE CERRADO *15*
2.14 ASISTENCIA PROHIBIDA *16*
2.15 RECONOCIMIENTO *16*
2.16 HORARIO DE RECONOCIMIENTOS *16*
2.17 REAGRUPAMIENTO *16*
2.18 ENLACES *16*
2.19 SECCIÓN DEL RALLY *16*
2.20 ASISTENCIA *16*
2.21 PRUEBA ESPECIAL (PE) *16*
2.22 PRUEBA SÚPER ESPECIAL (PSE) *16*
2.23 EQUIPO *17*
2.24 TARJETA DE TIEMPOS *17*
2.25 ZONA TÉCNICA (ZT) *17*
2.26 WAIVER - EXENCION *17*
2.27 TARJETA AMARILLA *17*
2.28 TARJETA AZUL *17*
CAMPEONATO Y PUNTOS ***18***
3. REQUISITOS DE CAMPEONATO ***18***
GENERALIDADES *18*
3.1 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS DE CAMPEONATO *18*
3.1.2 Power Stage 19
3.1.3 Atribución de puntos reducidos 19
3.1.4 Atribución de puntos en la última fecha del campeonato 20
3.2 NÚMERO DE RESULTADOS PARA LA CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO *20*
3.3 REQUISITOS MÍNIMOS DE PARTICIPACIÓN *20*
3.4 NÚMERO DE CONCURSOS DE CAMPEONATO *21*
4. CAMPEONATOS PARA PILOTOS Y COPILOTOS ***21***
5. CAMPEONATO PARA FABRICANTES O EQUIPOS ***21***
6. CAMPEONATOS SUPLEMENTARIOS ***21***
7. CAMPEONATO JUNIOR ***21***
8. EMPATE EN UN CAMPEONATO ***21***

8.1 PILOTOS Y CO-PILOTOS *22*
8.2 FABRICANTES O EQUIPOS (DONDE SEA APLICABLE) *22*
9. CRITERIOS PARA LOS PILOTOS PRIORITARIOS* *22
9.1 PILOTOS PRIORITARIOS DEL TACPy *22*
10. CARACTERÍSTICAS DEL RALLY* *22
10.1 CONFIGURACION DEL RALLY *22*
10.1.4 DURACIÓN Y CRONOGRAMA *23*
10.2 PROGRAMAS PARA LOS RALLIES *24*
10.3 RESPETO DEL ITINERARIO OFICIAL Y PROGRAMA DEPORTIVO *24*
10.4 Reglamento Medioambiental *25*
OFICIALES* *25
11 OFICIALES Y DELEGADOS* *25
11.1 COMISARIOS DEPORTIVOS *25*
11.2 DELEGADOS DEL TACPy *25*
11.2.1 Delegado Deportivo del TACPy 25
11.2.2 Delegado Técnico del TACPy 25
11.2.3 Delegado de Seguridad del TACPy 25
11.2.4 Delegado de Medios de Prensa del TACPy 26
11.2.5 Delegado Médico del TACPy 26
11.2.6 Observador(es) del TACPy 26
11.3 ENCARGADOS DE LAS RELACIONES CON LOS COMPETIDORES (CRO) *26*
AUTOS ADMITIDOS* *27
12 AUTOS ADMITIDOS PARA PARTICIPAR DEL CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY* *27
12.1 CLASES DE AUTOS *27*
12.2 DISPOSICIONES ADICIONALES *28*
12.3 COCHES NACIONALES y REGIONALES *28*
12.4 OBLIGATORIEDAD Y RECOMENDACIONES DE USO *28*
12.4.1 VOLANTE EXTRAÍBLE *28*
12.4.2 JAULA DE SEGURIDAD *28*
12.4.3 EQUIPAMIENTOS DEL PILOTO Y DEL COPILOTO *28*
12.4.4 TANQUES DE COMBUSTIBLE HOMOLOGADOS *28*
12.4.5 Autorizaciones *28*
NEUMÁTICOS Y RUEDAS* *29
13 GENERALIDADES* *29
13.1 PARA TODO TIPO DE AUTOS Y COMPETIDORES *29*
13.1.1 Cumplimiento 29
13.1.2 Neumáticos con dibujo. 29
13.1.3 Tratamiento de neumáticos. 29
13.1.4 Número de código de barras 30
13.1.5 Dispositivos para mantener el rendimiento total del neumático 30
13.1.6 Llantas 30
13.1.7 Montaje de neumáticos 31
13.1.8 Neumático de asfalto (seco y mojado) 31
13.1.9 Ajuste *de presión de los neumáticos* *31*
13.1.10 Neumático de asfalto para nieve 31
13.1.11 Neumático de tierra/ripio 31
13.1.12 Neumático de tierra/ripio con clavos para nieve 31
13.1.13 Tipo de neumáticos a utilizar 31
13.7 CONTROL *32*
13.8 MARCADO DE NEUMÁTICOS / ZONAS DE CONTROL (ZN) *32*

13.9 ZONAS DE ENLACE 32
13.10 RUEDAS DE REPUESTO 32
13.11 PROVEEDOR DE NEUMÁTICOS EN EL PUNTO DE STOP DE LA PRUEBA ESPECIAL 33
13.12 DISPONIBILIDAD DE NEUMÁTICOS 33
13.13 PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS Y SENSORES DE TEMPERATURA 33
14 SUMINISTRO DE NEUMÁTICOS 33
15 CANTIDADES DE NEUMÁTICOS 33
COMPONENTES MECANICOS 34
16 COMPONENTES MECANICOS 34
16.1 REEMPLAZO DEL MOTOR 34
16.2 TURBOCOMPRESORES 34
16.3 TRANSMISIONES 34
16.4 EXTINTORES MANUALES 35
17 COMPONENTES MECÁNICOS - FABRICANTES Y EQUIPOS WRC 35
18 REQUISITOS ADICIONALES PARA LOS AUTOS 35
18.1 CÁMARAS A BORDO 35
18.2 SISTEMA DE RASTREO Y SEGUIMIENTO 36
18.3 NIVEL DE RUIDO EN LAS PRUEBAS ESPECIALES 37
DOCUMENTOS ESTÁNDAR Y VISA TACPy 37
19 DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS TACPy 37
19.1 GENERAL 37
19.2 LIBRO DE RUTA / ITINERARIO 38
19.3 CARNET DE CONTROL 38
20 EXPEDICIÓN DE UNA VISA TACPy 39
SEGURO 40
21 COBERTURA DE SEGURO 40
21.1 DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DE SEGURO 40
21.2 COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL 40
21.3 EXCLUSIÓN DE COBERTURA 40
INSCRIPCIONES 41
22 PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN 41
22.1 ENTREGA DE FORMULARIOS DE INSCRIPCIÓN (SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN) 41
22.2 CAMBIOS EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN 41
22.3 AUTORIZACIONES ADN 41
22.4 CAMBIO DE COMPETIDOR Y/O MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN 41
22.5 COMPROMISOS DE LOS COMPETIDORES Y MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN 42
23 FECHAS DE CIERRE 42
23.1 RESPETO DE LAS FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES 42
23.2 FECHAS DE CIERRE 42
24 COSTO DE LAS INSCRIPCIONES 42
24.1 FORMULARIO DE ACEPTACIÓN DE INSCRIPCIÓN 42
24.2 REEMBOLSO DEL ARANCEL DE INSCRIPCIÓN 42
24.3 REEMBOLSO PARCIAL DEL ARANCEL DE INSCRIPCIÓN 42
25 CLASES 42
25.1 CAMBIO DE CLASE RESPECTO A LAINSCRIPCION 42
IDENTIFICACIÓN DEL AUTO 43
26 NÚMEROS ASIGNADOS POR TEMPORADA 43
27 NÚMEROS DE COMPETENCIA 43
27.1 GENERALIDADES 43
27.2 PANELES DE LA PUERTA DELANTERA 43

27.3 VENTANA TRASERA ... *44*
27.4 VENTANAS LATERALES ... *44*
27.5 PANEL DE TECHO (Aplica solo para los Eventos Especiales) ... 44
27.6 PLACA DELANTERA (Opcional) ... 44
28 NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO ... ***44***
28.1 VENTANAS LATERALES TRASERAS ... *44*
28.2 PLACAS DE PUERTA / NÚMEROS DE COMPETICIÓN / NOMBRES DE CONDUCTORES ... *45*
29 PUBLICIDAD ... ***45***
29.3 PUBLICIDAD OPCIONAL DEL ORGANIZADOR ... *46*
CONTROLES ADMINISTRATIVOS Y VERIFICACIÓN TÉCNICA ... ***46***
30 CONTROLES ADMINISTRATIVOS ... ***46***
30.1 HORARIO ... *46*
30.2 DOCUMENTOS REQUERIDOS ... *46*
31 VERIFICACION TÉCNICA ANTES DEL INICIO DE LA PARTE COMPETITIVA DEL RALLY ... ***47***
31.1 GENERALIDADES ... *47*
31.2 HORARIO ... *48*
32 CONTROLES DURANTE EL RALLY ... ***48***
32.1 CONTROLES ADICIONALES ... *48*
32.2 RESPONSABILIDAD DEL COMPETIDOR ... *48*
33 VERIFICACIONES FINALES DURANTE EL RALLY ... ***49***
33.1 Verificaciones Finales ... *49*
33.1.3 Verificación Final del Día 1 – Final de Etapa/Día 1 ... 49
33.2 SELECCIÓN DE AUTOS ... *50*
33.3 FICHA DE HOMOLOGACION ... *50*
CONDUCTA EN EL MANEJO ... ***50***
34 COMPORTAMIENTO ... ***50***
34.1 REGLAS GENERALES ... *50*
34.2 DURANTE EL RECONOCIMIENTO Y LOS ENLACES DE LAS PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN) ... *51*
34.3 VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY / LEYES DE TRÁNSITO ... *52*
RECONOCIMIENTO ... ***54***
35 RECONOCIMIENTO ... ***54***
35.1 AUTOS PARA EL RECONOCIMIENTO ... *54*
35.1.2 Autos estándar ... 54
35.1.3 Automóviles de producción ... 54
35.2 NEUMÁTICOS PARA AUTOS DE RECONOCIMIENTO ... *54*
35.3 RESTRICCIÓN DE RECONOCIMIENTO ... *55*
35.4 DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO ... *55*
35.4.1 Horario ... 55
35.4.2 Respeto del horario de reconocimiento ... 55
35.4.3 Número de pasadas ... 55
35.4.4 Velocidad durante el reconocimiento ... 56
35.4.5 Pruebas oficiales (Shakedown) / Prueba de clasificación ... 56
35.4.6 Número de personas ... 56
PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN) ... ***56***
36 REQUISITOS PARA LAS PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN) ... ***56***
36.1 GENERALIDADES ... *56*
36.2 DESARROLLO DE SHAKEDOWN ... *57*
36.3 DESCARGO DE RESPONSABILIDAD ... *57*
36.4 REQUISITOS TÉCNICOS ... *57*
36.5 ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN ... *57*

36.6 EQUIPO DE PILOTO Y COPILOTO A BORDO 57
36.7 ASISTENCIA DURANTE LAS PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN) 57
37 PRUEBA DE CLASIFICACIÓN 58
37.1 GENERALIDADES 58
37.2 PARTICIPACION EN LAS PRUEBAS OFICIALES (SHAKEDOWN) PREVIAS 59
37.3 DESARROLLO DE LA PRUEBA DE CLASIFICACIÓN 59
37.4 FALLAS EN EL AUTO DURANTE LA PRUEBA DE CLASIFICACIÓN 59
37.5 PARQUE CERRADO EN UNA PRUEBA DE CLASIFICACIÓN 59
37.6 DEFINICIÓN DEL ORDEN DE LARGADA 59
37.7 REGISTRO ATRASADO O ADELANTADO 60
37.8 FALSA LARGADA 60
37.9 ASISTENCIA 60
LARGADA Y RELARGADA 60
38 ACTIVIDADES PROMOCIONALES 60
39 LARGADA CEREMONIAL 60
40 LARGADA DEL RALLY 61
40.1 ÁREA DE LARGADA 61
40.2 DEMORA MÁXIMA EN UNA LARGADA 61
41 ORDEN DE LARGADA E INTERVALOS 61
41.1 REQUISITOS DE ORDEN DE LARGADA 61
41.2 REPOSICIONAMIENTO DE PILOTOS 61
41.3 ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1 62
41.3.1 NUMERACIÓN Y ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 62
El orden de largada de la Etapa 1 será el siguiente: 62
41.4 ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS POSTERIORES 62
41.5 INTERVALO DE LARGADA 62
CONTROLES 62
42 CONTROLES - REQUISITOS GENERALES 62
42.1 SEÑALIZACIÓN DE CONTROLES 62
42.2 BARRERAS DE PROTECCIÓN 63
42.3 TIEMPO DE PARADA EN ÁREAS DE CONTROL 63
42.4 HORARIO 63
42.5 SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN 63
42.6 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES 63
42.7 ZONAS DE MEDIOS DE COMUNICACIÓN (CUANDO APLICA) 63
42.8 INTERCAMBIO DE DATOS DE LA CÁMARA A BORDO Y PUNTOS DE MANTENIMIENTO DE LA CÁMARA 64
43 CONTROLES DE PASO 64
44 CONTROLES HORARIOS 64
44.1 FUNCIONAMIENTO 64
44.2 PROCEDIMIENTO DE REGISTRO 64
44.3 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UNA PRUEBA ESPECIAL 66
45 ATRASO MÁXIMO PERMITIDO 67
45.2 LLEGADA ADELANTADA 67
45.3 NOTIFICACIÓN DE EXCEDER EL ATRASO MÁXIMO PERMITIDO 67
46 CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO 67
46.1 PROCEDIMIENTO EN UN REAGRUPAMIENTO 67
46.2 SALIDA DE UN REAGRUPAMIENTO 67
PRUEBAS ESPECIALES 68
47 GENERALIDADES 68

47.1 TOMA DE TIEMPOS ... 68
48 LARGADA DE PRUEBA ESPECIAL ... 68
48.1 LINEA DE LARGADA ... 68
48.2 PROCEDIMIENTO DE LARGADA ... 68
48.3 PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA ... 68
48.4 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN ... 69
48.5 RETRASO DE UNA ETAPA ESPECIAL ... 69
48.6 FALSA LARGADA ... 69
49 FIN DE PRUEBA ESPECIAL ... 70
49.1 LÍNEA DE META ... 70
49.2 PUNTO DE STOP ... 70
50 POWER STAGE ... 70
50.1 GENERALIDADES ... 70
50.2 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS ... 71
50.3 PLAN DE SEGURIDAD ... 71
PRUEBAS SÚPER ESPECIALES ... 71
51 PRUEBA SUPER ESPECIAL ... 71
51.1 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL ... 71
51.2 DESARROLLO DE UNA PRUEBA SUPER ESPECIAL ... 71
51.3 SEGURIDAD ... 71
51.4 NO INICIAR LA PRUEBA SUPER ESPECIAL DE LA SECCIÓN 1, ETAPA 1 ... 72
51.5 DISPUTA DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL ... 72
52 INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL ... 72
53 SEGURIDAD DEL COMPETIDOR ... 73
53.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES ... 73
53.2 EQUIPAMIENTO DE LOS AUTOS ... 73
53.2.2 Señales "SOS / OK" ... 73
53.3 INCIDENTE EN UNA ETAPA ESPECIAL ... 73
53.4 INCIDENTE EN UNA PRUEBA ESPECIAL QUE INCLUYE A UNA PERSONA QUE NO ES INTEGRANTE DE LA TRIPULACIÓN ... 75
53.5 USO DE BANDERAS ROJAS ... 75
53.5.2 Banderas rojas en puntos de radio ... 76
53.5.3 Significado de una bandera roja ... 76
53.5.7 Puntos de bandera roja durante el reconocimiento ... 76
54 RE-LARGADA LUEGO DEL ABANDONO ... 77
54.1 GENERALIDADES ... 77
54.2 PENALIZACIONES ... 77
55 REPARACIONES ANTES DE UNA RE-LARGADA ... 78
55.1 UBICACIÓN DE LA ASISTENCIA Y TIEMPO PERMITIDO ... 78
55.2 VERIFICACION TECNICA DE COCHES REPARADOS ... 78
ASISTENCIA ... 79
56 ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES ... 79
56.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA ... 79
56.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES DE ASISTENCIA ... 79
57 PARQUES DE SERVICIOS ... 80
57.1 GENERALIDADES ... 80
57.2 HORARIOS DEL PARQUE DE SERVICIO ... 80
57.3 IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE SERIVICIO ... 81
57.4 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA ... 81
57.5 ASISTENCIA EXTERNA ... 81

57.6 DISEÑO DE PARQUES DE SERVICIOS 81
57.7 REQUISITOS ADICIONALES PARA LOS CAMPEONATOS SUPLEMENTARIOS 81
58 VACIAR Y/O RELLENAR EL TANQUE EN EL PARQUE DE SERVICIO 81
59 SERVICIO FLEXIBLE 82
59.1 GENERALIDADES 82
59.2 FUNCIONAMIENTO DEL SERVIVIO FLEXIBLE Y HORARIOS 82
59.2.6 Servicio Flexible de 15 minutos entre sectores 83
60 ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR) 83
60.1 GENERALIDADES 83
60.2 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO 84
60.3 EQUIPO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS 84
60.4 PASE DE VEHÍCULO A LAS ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA 85
60.5 ZONA DE COLOCACIÓN DE NEUMÁTICOS (ZCN) 85
61 REABASTECIMIENTO Y PROCEDIMIENTOS 85
61.1 UBICACIÓN 85
61.2 PROCEDIMIENTO EN ZR 86
61.3 PROCEDIMIENTO EN ESTACIONES COMERCIALES 87
En caso que se establezca en el Reglamento Particular: 87
62 USO DE COMBUSTIBLE 88
PARQUE CERRADO 88
63 REGLAS DE PARQUE CERRADO 88
63.1 APLICACIÓN 88
63.2 PERSONAL PERMITIDO EN EL PARQUE CERRADO 88
63.3 EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO 89
63.4 FUNDAS PARA AUTOS 89
63.5 REPARACIONES EN PARQUE CERRADO 89
63.6 ACTIVACIÓN DEL SISTEMA DE CORTE DE COMBUSTIBLE 89
63.7 PARQUE CERRADO DESPUÉS DEL FINAL DEL RALLY 89
64 RESULTADOS DEL RALLY 89
64.1 ESTABLECIMIENTO DE LOS RESULTADOS 89
64.2 PUBLICACIÓN DE RESULTADOS 90
64.3 EMPATE EN UNA ETAPA O EN UN RALLY DEL CAMPEONATO 90
64.4 COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL 90
64.5 PROMOCIÓN DE RESULTADOS 91
65 PROTESTAS Y APELACIONES 91
65.1 PRESENTACION DE UNA PROTESTA O APELACIÓN 91
65.2 DEPÓSITO DE PROTESTA 91
65.3 DEPÓSITO ADICIONAL 91
65.4 APELACIONES 91
66 ENTREGA DE PREMIOS DEL RALLY 92
66.1 CEREMONIA DE PODIO 92
66.2 ENTREGA DE PREMIOS 92
67 ENTREGA ANUAL DE PREMIOS DEL TACPy 92
67.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA 92
67.2 AUSENCIA 92
67.3 ENTREGA DE PREMIOS DEL TACPy 92
68 PRUEBAS 93

REGLAMENTO GENERAL DE RALLY

2026

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 regirán 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 RC4C para pilotos y copilotos
- Campeonato de Rally RC5 para pilotos y copilotos
- Copa Master para piloto y copiloto
- Copa Junior Para piloto y copiloto

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

1.1 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, el Código de Prácticas Ambientales FIA TACPy y las normativas ambientales vigentes, 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 impuestas 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. En los casos específicamente mencionados en estos reglamentos y según lo considere apropiado, también notificará por escrito cualquier solicitud de este tipo a los competidores involucrados.

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

1.1.6 Cualquier incumplimiento de estas reglamentaciones se informará a los Comisarios Deportivos, quienes pueden imponer una penalización prevista en el 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 tal cual está estipulado en el Código Deportivo Internacional.

1.1.7 Todos los competidores que participen en un evento del Campeonato, deben asegurase de que sus pilotos y copilotos firmen el formulario de declaraciones y compromisos de la tripulación.

1.2 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.

1.3 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.

1.4 FECHA DE APLICACIÓN

Estas reglamentaciones entrarán en vigor el 1 de febrero de 2026.

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 del presente Reglamento General de Rally. 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 el TACPy.

2.3 COMUNICADO

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

2.4 ZONAS DE CONTROL

La zona entre la primera señal de advertencia amarilla y la señal final, el signo beige con tres rayas transversales se considera como Zona 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.

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, notificando de inmediato al Director de la Prueba, por intermedio del Oficial Deportivo del siguiente puesto de Control. El incumplimiento de la aplicación de este artículo, como cualquier constatación de falsedad en la incidencia notificada será sancionada por los Comisarios Deportivos.

Si no figura ningún competidor (antes denominado "concurrente") en

la solicitud de inscripción, el piloto también se considera 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 TACPy o al Touring y Automóvil Club Paraguayo en su carácter de Autoridad Deportiva Nacional, representando a la Federación Internacional del Automóvil - 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 Súper 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 Servicio, 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 o 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 una Prueba Especial, 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 reglamentaciones.

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 realización 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 (EXENCIÓN)

El acto de renunciar, modificar o eximirse, intencionalmente una parte de este reglamento. El TACPy, 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 Deportiva 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 Subcomisión 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 TACPy, 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 Subcomisión de Rally y la Comisión Deportiva.

3. REQUISITOS DE CAMPEONATO

GENERALIDADES

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

- **Eventos Regulares:** dos etapas, distancia total comprendida entre 120 y 180 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.

La última fecha del campeonato, asignará un 50% más de puntos otorgados en los eventos regulares en la clasificación final, para cada una de las categorías y clases, siempre y cuando este evento no sea el Evento Especial.

El Evento Especial, asignará un 100% más de puntos otorgados en los eventos regulares en la clasificación final y en la Power Stage (no así en las etapas, que tienen su escala propia), 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 y la clasificación por etapas, de acuerdo con las siguientes escalas:

EVENTOS REGULARES

Posición	Clasificación Final	Por etapas
1°	20 puntos	8 puntos
2°	17 puntos	6 puntos
3°	15 puntos	4 puntos
4°	12 puntos	3 puntos
5°	10 puntos	2 puntos
6°	8 puntos	1 punto
7°	6 puntos	
8°	4 puntos	
9°	2 puntos	
10°	1 puntos	

EVENTOS REGULARES (ÚLTIMA FECHA DEL CAMPEONATO)

Posición	Clasificación Final	Por etapas
1°	30 puntos	8 puntos
2°	26 puntos	6 puntos
3°	23 puntos	4 puntos
4°	18 puntos	3 puntos
5°	15 puntos	2 puntos
6°	12 puntos	1 punto
7°	9 puntos	
8°	6 puntos	
9°	3 puntos	
10°	2 puntos	

EVENTO ESPECIAL

Posición	Clasificación Final	Por etapas
1°	40 puntos	10 puntos
2°	34 puntos	8 puntos
3°	30 puntos	6 puntos
4°	24 puntos	4 puntos
5°	20 puntos	2 puntos
6°	16 puntos	1 punto
7°	12 puntos	
8°	8 puntos	
9°	4 puntos	
10°	2 puntos	

3.1.2 Power Stage

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

Posición	Eventos Regulares	Evento Especial
1°	5 puntos	10 puntos
2°	4 puntos	8 puntos
3°	3 puntos	6 puntos
4°	2 puntos	4 puntos
5°	1 punto	2 puntos

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 que no pueda desarrollarse en su totalidad, los puntos se asignarán de acuerdo con los siguientes porcentajes:

- Se otorgarán puntos completos si ha sido disputado más del 50 % del itinerario fijado para las pruebas especiales.
- Se otorgará la mitad de los puntos si ha transcurrido entre 25% y 50% del Itinerario fijado para las pruebas especiales.
- No se otorgarán puntos si se ha disputado menos del 25% del Itinerario fijado para las pruebas 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.

3.1.4 Atribución de puntos en la última fecha del Campeonato

En la última fecha del Campeonato, cualquiera sea el tipo del evento, sólo llevarán puntos aquellas tripulaciones que cumplan con los requisitos mínimos de participación (Art. 3.3), e ingresen en las clasificaciones generales de cada campeonato.

3.2 NÚMERO DE RESULTADOS PARA LA CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

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

3.2.2 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 fechas de Rally al culminar el año la Comisión de Cómputos y Cronometraje con acuerdo de la Comisión Deportiva pasara a descartar una fecha en la cual la tripulación haya obtenido su peor resultado en acumulación de puntos para el Campeonato, de manera tal a dejar computables sus seis mejores resultados de las fechas disputadas del Campeonato Nacional.

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 de una categoría del Campeonato, los competidores deberán haber participado en la misma categoría por lo menos cinco (5) de los siete (7) eventos programados, entre ellos, uno debe ser el evento especial.

Para ganar el título de Campeón o ingresar en las clasificaciones generales de una clase del Campeonato, los competidores deberán

haber participado en la misma clase por lo menos cinco (5) de los siete (7) 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 siete (7), que se realizarán en el país.

4. CAMPEONATOS PARA PILOTOS Y COPILOTOS

Se crea un campeonato para Pilotos y otro para Copilotos.
Estos campeonatos se dividirán entre la Categoría Tracción Integral y Tracción Simple, y a su vez, cada una de éstas, en sus clases respectivas.

Asignación de Puntos al Piloto y Co Piloto

Para sumar 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, siguiendo lo establecido en el Artículo 2.5 del presente Reglamento General de Rally.

COPA MÁSTER

La copa Master para Pilotos está reservada a los pilotos mayores de 50 años al 1 de enero del año de disputa del campeonato en la clasificación general y que no estén en la lista de Pilotos Prioritarios de la FIA definida en el Art. 9.1.
No existe una distribución específica de puntos para el Campeonato de la copa Master: los puntos son los otorgados según el Art. 3.1.

COPA JUNIOR

La copa Junior para Pilotos está reservada a los pilotos menores de 26 años al 1 de enero del año de disputa del campeonato en la clasificación general y que no estén en la lista de Pilotos Prioritarios de la FIA y/o del TACPy definida en el Art. 9.1.
No existe una distribución específica de puntos para el Campeonato de la copa Junior: los puntos son los otorgados según el Art. 3.1.

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

8.1.1 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:

8.1.2 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;

8.1.3 De acuerdo con el mayor número de puestos 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.

8.1.4 En caso de nuevo empate, el ganador será el piloto y/o o copiloto con mayor número de puntos en la prueba final del Campeonato. Si no hay piloto/copiloto vinculado clasificado, se considerará el penúltimo evento y así sucesivamente.

8.2 FABRICANTES O EQUIPOS (DONDE SEA APLICABLE)

No aplica.

9. CRITERIOS PARA LOS PILOTOS PRIORITARIOS

9.1 PILOTOS PRIORITARIOS DEL TACPy

- Pilotos que fueron P1 en el Campeonato Mundial de Rally de la FIA en uno de los tres últimos años.
- Pilotos que ganaron el Campeonato WRC2 o el WRC3, en uno de los tres últimos años.
- Pilotos que ganaron el Campeonato Absoluto en el Rally FIA-CODASUR, en uno de los tres últimos años.
- 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.

10. CARACTERÍSTICAS DEL RALLY

10.1 CONFIGURACION DEL RALLY

10.1.1 Las superficies de todas la Pruebas Especiales deben permanecer iguales durante el rally.

Sin embargo, se debe enviar una solicitud de exención al TACPy cuando el uso de secciones limitadas de asfalto en etapas de grava o viceversa excede el 10% de la longitud de una etapa. Una súper especial puede tener diferentes superficies.

10.1.2 La duración de un rally puede variar en los diferentes campeonatos. La duración adecuada se detalla en las variaciones regionales y en las disposiciones adicionales.

No habrá ninguna distancia mínima o máxima en una Prueba Especial, sin embargo, lo ideal sería que no haya más de 80 km de Pruebas Especiales entre las visitas a los parques de asistencia o áreas de asistencia remotas.

10.1.3 Ninguna prueba especial completa puede ejecutarse más de dos veces, excluyendo las Pruebas Súper Especiales. Cualquier parte de una Prueba Especial ejecutada más de dos veces debe obtener el acuerdo del TACPy.

10.1.4 DURACIÓN Y CRONOGRAMA

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 particular (suplementario) 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 el reglamento particular de la prueba.

La sumatoria de las longitudes de las pruebas especiales en cada etapa debe considerarse dentro de un mínimo de 35% y un máximo de 65% del total de las mismas.

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.

10.2 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 es programada)
- Largada Ceremonial (si es programada)
- 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 la hora del arribo del primer automóvil al Parque Cerrado Final. Los premios para las categorías y/o clases serán entregados en función de los resultados provisorios.

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

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. 11.7.3.b y 11.7.3.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 Delegado de Seguridad.

10.4 REGLAMENTO MEDIOAMBIENTAL

Todo participante del evento deberá respetar lo estipulado en el Código de Prácticas Ambientales del TACPy.

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 por 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 principal 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.

Si las condiciones de seguridad no pueden cumplirse dentro de este período de tiempo, o en caso de que se determine que la prueba especial no se implementa según el Manual de Seguridad final presentado (ver Apéndice IX - Art. 19.6.2 del Reglamento de Campeonatos Regionales de la FIA), y crea un peligro grave en opinión del Delegado de Seguridad del TACPy (si está nominado), o del Observador del TACPy, El Delegado de Seguridad del TACPy solicitará al Director De la Prueba que cancele la especial. En el caso de que el Director De la Prueba decida no seguir la solicitud del Delegado de Seguridad del TACPy (si está nominado) o del Observador del TACPy para cancelar la etapa especial, el Delegado de Seguridad del TACPy (si está nominado) o el Observador del TACPy pueden informar del asunto a los Comisarios. El Delegado de Seguridad (si está nominado) o el Observador DEL TACPy se reserva el derecho de informar a la Comisión de Caminos Cerrados de un problema de seguridad grave que pueda resultar en la concesión de una tarjeta amarilla al evento.

El TACPy podrá designar al Observador y Delegado de Seguridad a la misma persona

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 ENCARGADOS DE LAS RELACIONES CON LOS COMPETIDORES (CRO)

La función principal del Encargado de las Relaciones con los Competidores será proporcionar información o aclaración de los reglamentos y del desarrollo del rally a los concurrentes/tripulaciones. Debe haber al menos un CRO en cada rally que debe ser fácilmente identificable por los concurrentes y tripulantes.

12 AUTOS ADMITIDOS PARA PARTICIPAR DEL CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY TACPy

12.1 CLASES DE AUTOS

	CLASES			GRUPOS
TRACCION INTEGRAL	RC2	RC2A *	Grupo Rally2	– Autos del Grupo Rally2 conforme al Anexo J 2025, Art. 261.
			Grupo Rally2 Kit (VR4K)	– Autos equipados con Kit R4 conforme al Anexo J 2025, Art. 260E.
			Grupo R4 (VR4)	– Autos Grupo R4 conforme al Anexo J 2018, Art. 260.
		RC2B *	Grupo Rally2	– Autos del Grupo Rally2 conforme al Anexo J 2025, Art. 261.
			Grupo Rally2 Kit (VR4K)	– Autos equipados con Kit R4 conforme al Anexo J 2025, Art. 260E.
			Grupo R4 (VR4)	– Autos Grupo R4 conforme al Anexo J 2018, Art. 260.
		RC2C**	Toyota GR 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).
		RC2N	Grupo NR4 más de 2000cc	– Autos Grupo N conforme al Anexo J 2019, Art. 254.
TRACCION SENCILLA	RC4	RC4A *	R4 (atmo / sobre 1390 cc y hasta 2000cc y turbo sobre 927 cc y hasta 1333cc)	– Autos Grupo Rally 4 homologados antes del 01/01/2019 y conforme al Anexo J 2025, Art. 260.
			R3 (turbo / hasta 1620cc / no minal)	– Autos Grupo R homologados antes del 31/12/2019 y conforme al Anexo J 2019, Art. 260D.
			Grupo A so bre 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****	RC4C ****	Grupo A sobre 1.400cc hasta 1.600cc	– Autos Grupo A conforme al Anexo J 2019, Art. 255.
			Grupo N hasta 1.600 cc	– Autos Grupo N conforme al Anexo J 2019, Art. 254.

* RC2A-RC2B-RC4A – Clases con limitación en la cantidad de cubiertas a utilizar por fecha; Copiloto de libre nacionalidad.

** RC2C – El copiloto debe contar con Licencia Deportiva TACPy

*** RC4B-RC4C-RC5 – El copiloto debe contar con Licencia Deportiva TACPy

**** RC4C-RC5 – Cubiertas radiales de marca y cantidad libre, Cubiertas de competición conforme a las habilitadas en el Anexo V

12.2 DISPOSICIONES ADICIONALES

- Los autos homologados como Kit Car y Súper 1600 no están permitidos.
- Para los Pilotos inscriptos con un auto Rally2 que cumple con el Anexo J 2020, Art. 261, será posible usar la pieza antigua después de aplicar un comodín (excepto los comodines de fiabilidad y seguridad).
- Para los Pilotos inscriptos con un auto Súper 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 y REGIONALES

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

12.4 OBLIGATORIEDAD Y RECOMENDACIONES DE USO

12.4.1 VOLANTE EXTRAÍBLE: Es OBLIGATORIO el uso del Volante Extraíble para todas las competencias del Campeonato Nacional de Rally.

12.4.2 JAULA DE SEGURIDAD: Serán obligatorias las certificaciones de jaulas antivuelco de seguridad sin homologaciones FIA. La Comisión Técnica emitirá el Reglamento de Construcción y el procedimiento para obtener la certificación.

12.4.3 EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y COPILOTO: Durante las Pruebas Oficiales y durante toda la competencia, cualquier persona a bordo debe usar la ropa interior Ignifuga Homologada (balaclava, remeras mangas largas, pantalones largos y medias), Cascos, Mameluco, Guantes, Botas, HANS e hybrid con homologación y certificación FIA vigentes.

12.4.4 TANQUES DE COMBUSTIBLE HOMOLOGADOS: El uso de Tanques de Combustibles homologados FIA FT-3, FIA FT-3.5 o FIA-FT5 es OBLIGATORIO para todas las clases de la tracción integral, como para los autos R2/Rally4 de la clase RC4A de la tracción simple.

12.4.5 Se autoriza el uso de Cascos, Mameluco, Guantes, Botas, HANS e hybrid con homologación y certificación FIA, hasta 5 años posteriores a su fecha de vencimiento. Todos estos elementos de seguridad deberán tener sus certificaciones adheridas a cada prenda y tienen que ser legibles sus datos de certificaciones y fechas de **fabricación y vencimiento**.

LAS AUTORIZACIONES Y RECOMENDACIONES EN EL ARTÍCULO 12.4.5 SON SOLO PARA LAS CLASES RC4B-RC4C-RC5, COMO TAMBIÉN, LOS AUTOS CON HOMOLOGACIÓN NACIONAL Y/O CON HOMOLOGACIÓN VENCIDA DENTRO DE LA RC4A (NO APLICAN LOS AUTOS R2/RALLY4 VIGENTES) DE LA CATEGORIA TRACCION SIMPLE. PARA LAS DEMAS CLASES DE AMBAS CATEGORIAS SERA DE USO OBLIGATORIO EL EQUIPAMIENTO CON CERTIFICACIONES FIA VIGENTES (ARTÍCULO 12.4.3).

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 con dibujo.

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 en circunstancias normales.
En caso de fuerza mayor, y con antelación suficiente, el Director de la Prueba deberá autorizar a través de un boletín el corte o calado manual, o la modificación del patrón de la banda de rodamiento de acuerdo a un límite considerado por la Comisión Técnica.
Esta autorización deberá ser notificada a los Comisarios Deportivos.

Cuando el Director de la Prueba autorice el uso de cubiertas caladas, se podrá aumentar en cuatro unidades la disponibilidad permitida por cada clase (Anexo V).

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.

En cualquier momento, está prohibido cualquier dispositivo para calentar los neumáticos y/o las llantas por encima de 35 °C.
Ya sea que esté montado en llantas o no, se permite mantener las llantas en un ambiente artificialmente calentado por debajo de 35 °C.

Todos los demás tratamientos que pudieran ser realizados a los neumáticos, deberán estar expresamente autorizados por el TACPy.

13.1.4 Número de código de barras

Cada neumático debe tener:

13.1.4.1 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 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 reglamentará el presente artículo en su reglamento particular.

El aire debe ser natural estándar, extraído de la atmósfera terrestre sin ninguna modificación en su composición. El uso de unidades de secado en los compresores está permitido con el fin de reducir únicamente el contenido de humedad.
Está prohibido el uso de todos los gases envasados purificados artificialmente, excepto con el único fin de ajustar la presión mediante el uso de bombonas transportadas dentro del vehículo, utilizadas por los miembros de la tripulación fuera del parque de asistencia, pero dentro del itinerario oficial hasta un máximo de 250 gramos (peso total máximo del contenido de las bombonas) por sección.

13.1.6 Llantas

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

13.1.7 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.

13.1.8 Neumático de asfalto (seco y mojado)
No aplica.

13.1.9 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 súper especial.

13.1.10 Neumático de asfalto para nieve
No aplica

13.1.11 Neumático de tierra/ripio
Ver Apéndice J. y el Anexo V de Neumáticos del presente reglamento.

13.1.12 Neumático de tierra/ripio con clavos para nieve
No aplica

13.1.13 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 Rally2 y Rally4. Todos los Conductores Prioritarios inscriptos con 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 utilizar.

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, 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 de este 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 PPROVEEDOR DE NEUMÁTICOS EN EL PUNTO DE STOP DE LA PRUEBA ESPECIAL

El TACPy autoriza la presencia de representantes del proveedor de neumáticos 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.

Si un proveedor de neumáticos incluido en la Lista de neumáticos elegibles también es un competidor o un apoyo significativo de un competidor, sus representantes que van al punto de stop deben ser diferentes de los miembros del equipo del competidor (que deben estar enumerados de acuerdo con el Art. 9.15.3 del Código).

13.12 DISPONIBILIDAD DE NEUMÁTICOS

Todos los neumáticos utilizados en los Campeonatos Nacionales de Rally deben estar disponibles comercialmente, con la antelación necesaria, para las tripulaciones inscriptas.

13.13 PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS Y SENSORES DE TEMPERATURA

Se permiten y se recomiendan encarecidamente los sensores para medir la presión del aire interno y la temperatura de los neumáticos cuando el automóvil está en movimiento.

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

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

14 SUMINISTRO DE NEUMÁTICOS

El suministro de neumáticos y las marcas serán realizados a través de la empresa contratada con exclusividad por el TACPy y el Promotor.

15 CANTIDADES DE NEUMÁTICOS

Para estas reglamentaciones, refiérase al Anexo V de Neumáticos.

16 COMPONENTES MECANICOS

16.1 REEMPLAZO DEL MOTOR

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 la Comisión Técnica antes del control horario mencionado.

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 Anexo J).

16.2.3 El compresor instalado en el auto y un compresor de repuesto serán revisados dentro del límite correspondiente al periodo de lacrado de turbos.

16.2.4 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.

16.2.5 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.

16.2.6 Para los autos Rally2, el sistema homologado de control de aumento de presión, (válvula Pop-off, ver la lista técnica de la FIA n°43) 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 de la Comisión Técnica 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 cambiar en 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.

16.4 EXTINTORES MANUALES

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

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 por las autoridades deportivas podrán ser las siguientes:

1ra. oportunidad: sanción económica equivalente a una (1) inscripción
2da. oportunidad: cinco (5) minutos
3ra. oportunidad: retirado del evento

18.1.6 En caso que una tripulación desee realizar un reclamo, deberá presentar el contenido de la cámara a bordo. De no hacerlo, el reclamo no será considerado.

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 Nº 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. 11.7.3.w: *"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 Anexo 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 Anexo J.

DOCUMENTOS ESTÁNDAR Y VISA TACPy

19 DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS TACPy

19.1 GENERAL

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

- Reglamentos suplementarios (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 largada 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 tablero 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 podrá modificar 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 poner barreras o cualquier otro obstáculo donde crean que los competidores se han desviado de la ruta durante el reconocimiento o la primera pasada de los tramos.

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 electrónico debe mencionarse en el Reglamento Particular y debe estar disponible a más tardar en la publicación de la lista de inscriptos.

Cualquier desviación será reportada a los Comisarios Deportivos.

19.3 CARNET DE CONTROL

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 La ausencia del sello o de la firma de cualquier control, la ausencia de una anotación del tiempo en un control horario, o la falta de presentación del carné de control en cada control, el Director de la Prueba podrá, en un caso excepcional, llevar a cabo una investigación, utilizando los registros electrónicos (GPS), los documentos oficiales y/o cualquier otro recurso a su disposición.
Si se comprueba que, a pesar de todo, la tripulación en cuestión ha pasado correctamente el control, aparte de lo mencionado anteriormente, aplicará una penalización de 1 minuto. Además, si procede, se aplicará una penalización de conformidad con el Art. 44.2.10. En caso contrario, se considerará que la tripulación en cuestión se ha retirado en ese control. Esta información será notificada por el Director de la Prueba al competidor en cuestión al final de la sección, como máximo en la sección anterior a un reagrupamiento nocturno.
Alternativamente, en caso de incertidumbre sobre las circunstancias, el Director de la Prueba informará del caso a los Comisarios Deportivos para su consideración.

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

20 EXPEDICIÓN DE UNA VISA TACPy

El Club organizador deberá contar con un Permiso de Organización, emitido por el TACPy para cada evento. Esta VISA/AUTORIZACION, puede incluir uno o más Rallies del mismo campeonato.

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.

22 PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

22.1 ENTREGA DE FORMULARIOS DE INSCRIPCIÓN (SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN)

Toda persona poseedora de una licencia de competición del TACPy 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 de un miembro del equipo 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 inscripto 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 CUMPLIMIENTO DE LA FECHA DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

Se debe respetar la fecha de cierre de las inscripciones en cada rally

23.2 FECHAS DE CIERRE

La fecha normal de cierre para las inscripciones debe ser a más tardar el día miércoles de la semana del inicio 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.
- En caso de fuerza mayor del competidor, tras verificación por parte de los comisarios deportivos.

24.3 REEMBOLSO PARCIAL DEL ARANCEL DE INSCRIPCIÓN

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

25 CLASES

25.1 CAMBIO DE CLASE RESPECTO A LA INSCRIPCION

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 deben reubicarlo al grupo y/o clase apropiados recomendados por la Comisión Técnica del TACPy.

26 NÚMEROS ASIGNADOS POR TEMPORADA

El número #1 estará reservado al Campeón General del Campeonato Nacional de Rally de la temporada anterior; del #2 al #50 estarán disponibles para los pilotos de la Tracción Integral, mientras que del #51 al #99 estarán disponibles para los de la Tracción Simple. Los números deberán ser solicitados únicamente vía correo electrónico a la dirección cdeportiva@tacpy.com.py.

No se admitirán números alfanuméricos; la prioridad de pedidos estará definida por la siguiente jerarquía:

- Pilotos campeones de las distintas clases del año anterior
- Pilotos que hayan utilizado el mismo número en los últimos tres años consecutivos

Para los demás, se tendrá en cuenta el orden de recepción de las peticiones

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 17 x 67 cm incluyendo un borde blanco de 1 cm. y la otra de patrocinantes que medirá 40 x 40 cm. Los espacios reservados para la organización se especifican en el Anexo X.

27.2.2 Los requisitos adicionales, y la forma de colocación, está definida en el Anexo X.

27.2.3 Cada uno de estos paneles tendrá un espacio con un número de competición negro mate el cual siempre deberá estar al frente del

panel. Los números serán de color amarillo fluorescente (PMS 803), de 14 cm de altura y con un ancho de trazo de 2 cm. El resto de este panel para puerta quedará reservado para la publicidad obligatoria del organizador.

27.2.4 Cada panel se colocará horizontalmente en el borde de arriba de cada puerta delantera, con el número en la parte delantera. La parte superior de la placa debe estar entre 7 cm y 10 cm por debajo del límite inferior de la ventana.

27.2.5 No se podrá colocar ninguna señal que no sea el esquema de color del auto dentro de los 10 cm de este panel.

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.

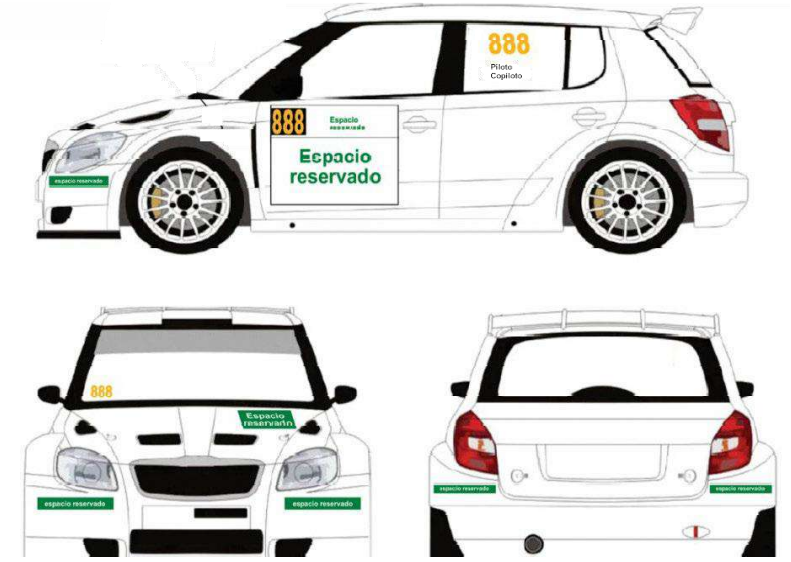
28 NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO

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 fuente Helvética, color blanco.
- 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 partidaria 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 CDI.

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 mismo 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
- Documentos de identificación del piloto y copiloto
- Autorización de sus respectivas 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.
- Autorización del propietario del vehículo (si es diferente del competidor)
- Matrícula del vehículo
- Póliza de seguro contra terceros del vehículo para reconocimiento
- En caso de que uno de los tripulantes sea menor de edad, autorización de los padres o tutores valido para el campeonato o el evento, y con validez legal dentro de la República del Paraguay, y este no podrá conducir fuera de los caminos cerrados para el evento. En estos casos, el tripulante mayor de edad deberá contar con una licencia de conducir válida para el territorio nacional, y este conducirá el vehículo en los sectores de enlace.

Cualquier otro documento que un organizador desee examinar, 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 y con homologación vigente. 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 cárter 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 serán lacrados.

31.1.6 Solo aquellos componentes que han sido lacrados 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 de la Comisión Técnica del TACPy podrá denegar la partida.

31.2 HORARIO

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 VERIFICACIONES DURANTE EL RALLY

32.1 VERIFICACIONES ADICIONALES

Los controles de los elementos de seguridad, incluida la ropa, así como los del 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 de la Comisión Técnica del TACPy, 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 sellos de identificación (véanse los artículos 31.1.6, 16 y 17), es responsabilidad del competidor asegurarse de que se mantengan intactos desde las verificaciones técnicas previas al rally hasta el final del mismo, o hasta que sea permitido por estas reglamentaciones el corte de los sellos. En caso de que falten, esto se informará a los Comisarios Deportivos.

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 anomalía descubierta, y en particular las marcas de identificación presentadas como originales que hayan sido manipuladas serán reportadas a los Comisarios Deportivos.

33 VERIFICACIONES FINALES DURANTE EL RALLY

33.1 Verificaciones Finales

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 un boletín tan pronto como sea posible, 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 ubicada antes del ingreso al Parque de Servicios (en el lugar designado al efecto), a modo de verificar su conformidad, 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 2 independientemente de la posición en que hayan terminado pueden ser re verificados.
33.1.3.3 No aplica.
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 final 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 la Comisión Técnica del TACPy 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 su tripulación u oficiales deportivos; 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 pueden 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 retomar el sentido de la carrera).

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 completas que giren libremente. Cualquier automóvil que no cumpla con este artículo, deberá detenerse y reparar si es posible, caso contrario, se considerará retirado y aplicará el Artículo 54. Los Comisarios Deportivos podrán 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.

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

LOS COMISARIOS DEPORTIVOS, EN BASE A LOS REPORTES DEL SISTEMA DE COMUNICACIÓN DE VEHÍCULO A VEHÍCULO, SI ESTUVIERE EQUIPADO Y APLICABLE DESDE LA PRIMERA SOLICITUD DE ADELANTAMIENTO Y/O LA FLAGRANCIA DEBIDAMENTE COMPROBADA, PODRÁN ASIGNAR EL TIEMPO QUE CONSIDEREN MÁS JUSTO A LA TRIPULACION AFECTADA.

34.2 DURANTE EL RECONOCIMIENTO Y 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 de la República del Paraguay, y 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 la señalética de tránsito no dicte 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 10% 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 mismo, 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 autoridad competente.

34.3 VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY / LEYES DE TRÁNSITO

34.3.1 Durante el rally, ambos miembros de la tripulación deben observar la Ley Nacional de Tránsito.

34.3.2 En caso de existir una infracción a la Ley Nacional de Tránsito, cometida por una tripulación que participa del Rally, los oficiales de la prueba que hayan constatado la infracción, deberán comunicar al Director de la Prueba sobre la misma, quien informará a la tripulación sobre la infracción cometida quienes podrán ser sancionados conforme a la Ley Nacional de Tránsito.

34.3.3 Si la autoridad competente 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,

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

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 mismo 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.

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

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 según la legislación paraguaya.
- 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/ripio, a menos que se detalle lo contrario en el Reglamento Particular.

35.3 RESTRICCIÓN DE RECONOCIMIENTO

A partir de la publicación de las sedes donde se disputarán las fechas del Campeonato Nacional de 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, quienes aplicarán la sanción si corresponde.

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 inscripta 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.

Podrán realizarse otro tipo de controles dentro del recorrido de las Pruebas Especiales.

Si el sistema de seguimiento obligatorio fuera utilizado para analizar y detectar posibles infracciones, el control en la largada o llegada por parte de oficiales de control será opcional.

35.4.4 Velocidad durante el reconocimiento

El organizador 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 N°. 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 paso 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, como acompañante del Piloto inscripto, 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, si la hubiere.

36.6 EQUIPO DE PILOTO Y COPILOTO A BORDO VER ART. 12.6

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 (si es programada)

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 largada ceremonial, debe no obstante asistir al acto tal como lo describe en el Art. 39.

37.2 PARTICIPACION EN LAS PRUEBAS OFICIALES PREVIAS (SHAKEDOWN)

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

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 Clasificación, 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 MÁXIMA 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~~ la etapa.

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 EN LA ETAPA 2

41.2.1 El reposicionamiento por clases, aplicará cuanto sigue:

- RC2A & RC2B en único grupo
- RC2C
- RC2N
- RC4A
- Clases restantes de la Tracción simple según la clasificación general

41.2.2 El Director de la Prueba, con conocimiento de los Comisarios Deportivos, puede:

41.2.2.1 En los eventos regulares, disponer que los autos bajo régimen de re-largada de la clase RC2A sean reposicionados al inicio del Orden de Largada.

41.2.2.2 Por motivos de seguridad, cambiar el intervalo de tiempo entre los autos.

41.3 NUMERACIÓN Y ORDEN DE LARGADA

41.3.1 NUMERACIÓN

Los números de los autos serán determinados por el TACPy, teniendo en cuenta lo establecido en el Artículo 26 del presente reglamento.

41.3.2 ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1 será el siguiente:

a) En el orden de finalización de la prueba de clasificación, si se hubiese realizado (Art. 37.1.2).
b) Según los puntos obtenidos en el campeonato, cuando no se realizó una prueba de clasificación. Para la primera fecha, se tendrá en cuenta la clasificación del año anterior.
c) Según prioridad FIA o TACPy, cuando el evento lo requiera.

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

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

41.3.3 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 extraordinarias o de parque cerrado al final de 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, salvo una modificación expresa en el Reglamento Particular o decisión del Director de la Prueba.

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 o el TACPy 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 60 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 45 minutos 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 se podrá requerir la firma del competidor en una planilla adjunta donde también figurará el horario real registrado en la tarjeta.

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 la tripulación, 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.
b) Por llegadas adelantadas: 1 minuto por minuto o fracción.

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 30 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 UN 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, ordenar que se reposicione cualquier automóvil.

PRUEBAS ESPECIALES

47 GENERALIDADES

47.1 TOMA DE TIEMPOS

Para pruebas especiales, será a la décima de segundo.
Para la Power Stage, Pruebas Oficiales y Pruebas de Clasificación (Qualifying Stage), 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 (en tierra/ripio) 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 real de largada se haya escrito en la tarjeta de tiempos, la misma debe devolverse a la tripulación inmediatamente.

48.2.4 Cuando el auto llega a la línea de largada, el oficial se colocará frente al mismo con un poste para definir la posición exacta. Un minuto antes de la hora de largada, pero no antes de que el auto se haya detenido en su posición, el oficial se apartará 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 permitido 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 cada minuto o fracción 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 dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de largada, será considerado como retirado (abandono) e inmediatamente trasladado a un lugar seguro. La tripulación podrá acogerse al sistema de Re largada post abandono 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, antes del paso del próximo auto en competencia, será obligatorio que el Auto 0 realice su paso por la prueba especial, a efectos de informar a los espectadores la inminente reanudación de la prueba especial. De no poder cumplirse esta acción, 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	:	5 segundos
2da falta	:	10 segundos
3ra falta	:	1 minuto
Faltas adicionales	: a criterio de los Comisarios Deportivos.	

Si la falsa largada supera las penalizaciones establecidas, los Comisarios Deportivos deberán aplicar penalizaciones mayores.

Para el cálculo del tiempo se debe utilizar la hora real de largada consignada en el carnet.

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 cronometristas 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 cronometristas 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) es opcional y debe disputarse bajo régimen de prueba súper especial (PSE), 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 de la etapa 2 en un evento regular. En el evento especial podrá realizarse como PSE en la primera prueba del día 1 o en su defecto en la última prueba especial de la etapa 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, cubiertas, o reagrupamiento.

50.2 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

50.2.1 Los puntos se otorgarán de acuerdo con la escala descrita en el art. 3.1.2.

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, incluida cualquier penalización de falsa largada.

50.2.3 Cualquier auto que no inicie o no termine la Power Stage, no será elegible para obtener punto en esta prueba.

50.3 PLAN DE SEGURIDAD

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

PRUEBA SÚPER ESPECIAL

51 PRUEBA SÚPER 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 igualen 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 de la Prueba.

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 una PSE, la reglamentación es la misma, y si hubiese una Prueba Súper Especial en el día 2 o 3, se aplicará la misma reglamentación.

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

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

52.1 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.

52.2 Si una tripulación es afectada de forma substancial y evidente por un obstáculo, el Director de Carrera deberá asignar un tiempo provisional

53 SEGURIDAD DEL COMPETIDOR

53.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES

53.1.1 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.

53.1.2 SOLO PARA LAS SIGUIENTE CLASES DE LA CATEGORIA TRACCION SIMPLE (RC4B-RC4C-RC5) Se autoriza el uso de butacas y cintos con homologación y certificación FIA, hasta 5 años posteriores a su fecha de vencimiento. Todos estos elementos de seguridad deberán tener sus certificaciones adheridas a cada elemento de seguridad y tienen que ser legibles sus datos de certificaciones y fechas de expedición.

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 PRUEBA 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 prueba 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".



OK 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.

53.5 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 Guardarally/Oficial de seguridad 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 Guardarallies/Oficiales de seguridad 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 A la 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 la 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, o haya excedido el tiempo máximo del sector o la sección; se le aplicará la penalización establecida en el Art. 54.2 desde el CH en el que el competidor en cuestión ha abandonado o excedido el atraso máximo permitido.

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 11.7 del CDI.

54.2 PENALIZACIONES

54.2.1 Para todas las tripulaciones que re-larguen, o abandonen el último día; se aplicará una penalización en tiempo. Por cada prueba especial o prueba súper especial no completada; esta penalización

será de 5 minutos, a menos que el Reglamento Particular establezca otra penalización para la Prueba Súper Especial o para la Power Stage en caso de que se realice bajo régimen de 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 peor tiempo de la clase, de 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.

La clasificación final será aquella en la cual a todas las tripulaciones se les compute el tiempo efectivamente realizado y las penalizaciones por re-largada.
La re-largada y la aplicación de la penalización solo podrá realizarse una vez durante la disputa del rally.

En caso de descalificación, la tripulación será eliminada de la clasificación y perderá todos los puntos obtenidos por realizar el mejor tiempo de una prueba especial o de la Power Stage.

55 REPARACIONES ANTES DE UNA RE-LARGADA

55.1 UBICACIÓN DE LA ASISTENCIA Y TIEMPO PERMITIDO

Cualquier automóvil que no termine un tramo del día 1 o 2, 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 lacradas. El competidor debe presentarse a esta nueva verificación en la hora indicada por los organizadores.

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 autos 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 Se permite el paso de alimentos, bebidas, ropa e información (tarjeta de datos, libro de ruta, etc.) hacia o desde la tripulación,

a) Mientras que los miembros de la tripulación estén:
   - en zonas de colocación de neumáticos, por parte del personal autorizado únicamente en la zona,
   - 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 SERVICIOS

57.1 GENERALIDADES

A lo largo del rally habrá un parque de servicios 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 SERVICIOS

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

57.2.1 15 minutos antes de la primera PE después de un reagrupamiento nocturno.

- Las comprobaciones técnicas pueden realizarse dentro del parque cerrado

57.2.2 30 a 45 minutos entre dos secciones de pruebas especiales, pudiendo contar con un servicio flexible de 15 minutos.
- Precedido por una zona técnica de 3 minutos que puede estar dentro de un reagrupamiento.

57.2.3 45 a 90 minutos al final de cada etapa antes de un reagrupamiento nocturno, pudiendo contar con una zona de 45 minutos de servicio flexible.
- Controles técnicos de 10 minutos a realizar en el parque cerrado.

57.3 IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE SERVICIOS

Los parques de servicios 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 SERVICIOS

La velocidad de los autos en los parques de servicios 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 este al competidor.

57.5 ASISTENCIA EXTERNA

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

57.6 DISEÑO DE PARQUES DE SERVICIOS

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 servicios. 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 SERVICIOS

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 servicios siempre que:

- El trabajo se lleve 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 SERVICIO FLEXIBLE

59.1 GENERALIDADES

El servicio flexible de 45 minutos permitirá la remoción de los autos en competencia de un parque cerrado a un parque de servicios adyacente, con controles horarios de entrada y salida en común. Cualquier variación debe publicarse en el Reglamento Particular de la Prueba. Los controles técnicos, que duren hasta 10 minutos, deben estar ubicados en el parque cerrado antes del servicio flexible previo al reagrupamiento nocturno.
Estas disposiciones serán aplicables al servicio Flexible de 15 minutos, que pudiera ser programado entre secciones.

59.2 FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO FLEXIBLE Y HORARIOS

59.2.1 Las tripulaciones entrarán al parque cerrado para la operación de 45 minutos de servicio flexible.

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

59.2.2 El auto de competición puede ser conducido por un representante autorizado del competidor desde el parque cerrado al parque de servicios y viceversa, respetando todas las formalidades de la presentación del carné de control y las penalizaciones relacionadas.

59.2.3 El auto de competición puede ser retirado del parque cerrado antes de que hayan finalizado los 45 minutos sin penalización.

59.2.4 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 el área de asistencia.

59.2.5 El período operativo del tiempo del servicio flexible queda a discreción del organizador, pero deberá ser declarado en el itinerario del rally.

59.2.6 Servicio Flexible de 15 minutos entre sectores.

Si se incluye un servicio flexible entre sectores, esta deberá respetar las reglas generales del servicio flexible de fin de esta. A más deberá:

a) 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 el servicio flexible.

b) En caso en que las interrupciones. en la carrera, en la sección supere los 15 minutos, el Director de Carrera, con debida antelación, deberá adicionar al reagrupamiento de 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.

c) Los competidores están advertidos que, de utilizar la opción de servicio flexible, entre secciones, podrá ocasionar la pérdida de su posición de largada y perderán su derecho a reclamos, protestas o apelaciones a esta situación, por ser exclusiva opción de la tripulación utilizar o no el servicio flexible entre secciones. El Director de Carrera podrá otorgar un tiempo seguro con el auto de competición que larga antes.

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 de la ZAR, a los oficiales de rally y a los medios de comunicación con las acreditaciones correspondientes.
- Para aumentar el valor promocional, se recomienda a los

organizadores a ubicar las ZAR en ciudades o centros poblados.

60.2 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO

60.2.1 En una zona de asistencia remota, se autoriza la presencia:

- 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, las tripulaciones 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. La persona que realice el reaprovisionamiento de los recipientes de bebidas para los pilotos, no se considerará como integrante del equipo trabajando sobre el auto, más su permanencia en la zona estará limitada a este efecto.

60.2.3 Ningún personal del equipo que no sea el mencionado en los artículos 60.2.1 / 60.2.2 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 la utilización de dispositivos electrónicos (tablets, computadoras) conectados al auto de competición por un cable 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 móvil 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 móvil 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 vehículos de competición pasen por la zona de colocación de neumáticos y se detengan en la zona de marcado de los neumáticos, incluso si no se cambian los neumáticos.
- 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 a la ZCN se especificará en el Reglamento Particular de la Prueba 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 de la Prueba 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 Servicios.

Se sugiere a los organizadores 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 prever 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 debe prever el 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 5km/h.

61.2.3 Para acceder a la ZR, 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, mediante el RPP. designará al responsable del funcionamiento de la zona de

reabastecimiento, que a su vez arbitrará las medidas de protección del suelo, mediante la implementación de 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 es de exclusiva responsabilidad del competidor.

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

61.2.7 La tripulación debe permanecer 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.

61.2.9 Un miembro adicional podrá estar presente al solo efecto de ser responsable del sistema de extinción de incendios externo portátil propiedad del equipo 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.

61.2.10 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 suministro del organizador, marcados en el libro de ruta. Este combustible debe cargarse 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

62.1 El tipo de combustible a utilizar durante el Campeonato Nacional de Rally 2026 será libre para las siguiente categorías y clases (Tracción Integral: RC2C-RC2N y Tracción Simple (F2) en todas sus clases).

62.2 El tipo de combustible a utilizar durante el Campeonato Nacional de Rally 2026 será nafta con las especificaciones FIA, suministradas por el proveedor autorizado por el TACPy, para las siguiente categorías y clases (Tracción Integral: R2CA-RC2B).

62.3 Las tripulaciones de otras clases que deseasen utilizar este tipo de combustible FIA están autorizadas a hacerlo

62.4 El procedimiento para la toma de muestras será detallado en el Anexo XI

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; esto incluye a los sectores marcados como Servicios Flexibles.

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 mismo. Solo los oficiales del Rally que realizan una función específica dentro de este, pueden permanecer en él.

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 de competición 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 se considera que el estado de un automóvil de competición se encuentra comprometido con la seguridad de la tripulación y/o del evento el Comisariato Técnico podrá autorizar las reparaciones permitidas a ser realizadas por miembros del equipo en presencia de un Oficial Técnico, de conformidad con el Anexo J, que se incluyen en una lista técnica de la FIA.

63.5.2 Con el consentimiento previo del Director de la Prueba y bajo la supervisión de un Oficial Deportivo 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, 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 Oficial 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, 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 la publicación de la lista de largada y/o se retrase la Clasificación Provisoria, el Director de la Prueba debe informar un nuevo horario en el tablero oficial 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 tergiverse los resultados del Rally.

64.5 PROMOCIÓN DE RESULTADOS

Está prohibido publicar cualquier forma de publicidad que promocione 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 fundada, 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 DEL TACPy

67.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA

Los pilotos y copilotos que ganen un Campeonato del TACPy, o culminen en posiciones de podio, deberán estar presentes en la ceremonia anual de entrega de premios del Campeonato.
Quienes cumplan este prerrequisito, serán considerados automáticamente como invitados de la organización, debiendo contactar al Departamento Deportivo del TACPy (o a quienes esta dependencia asigne) para una mejor organización del evento.

67.2 AUSENCIA

La ausencia a dicho acto, deberá ser notificada y justificada al Departamento Deportivo del TACPy vía correo electrónico a la dirección: cdeportiva@tacpy.com.py; la omisión a este procedimiento podrá ser pasible de una sanción pecuniaria.

67.3 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 RC4C 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 las categorías Tracción Integral y Tracción Simple. Los Competidores deben haber cumplido 50 años antes de la primera prueba programada para el campeonato nacional 2.026**.**
(**) La Copa Junior, será otorgada, en la entrega de premios de fin de año únicamente al Piloto y Co Piloto ganador de las categorías Tracción Integral y Tracción Simple. Los Competidores deben tener como máximo 25 años al 31 de diciembre de 2.026.

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.

Lista de Anexos al Reglamento General de Rally 2026

- **Anexo I:** Señalética
- **Anexo II:** Documentación Estándar
- **Anexo III:** Seguridad (extracto del Anexo H al CDI)
- **Anexo IV: Específico del Transchaco Rally**
- **Anexo V:** Cubiertas para la temporada
- **Anexo VI**: Requisitos técnicos p/las clases del campeonato
- **Anexo VII: Específico del Transchaco Rally**
- **Anexo VIII: Específico del Transchaco Rally**
- **Anexo IX:** Chicanas
- **Anexo X:** Reglamento publicitario
- **Anexo XI:** Procedimiento de combustible

(Anexos específicos del Transchaco Rally)

- *IV: Cubiertas*
- *VII: Contactos telefónicos*
- *VIII: Resumen de ganadores del Transchaco Rally*

ANEXO I

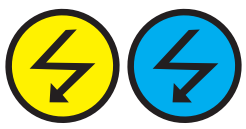
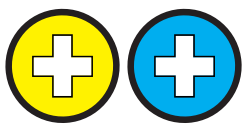
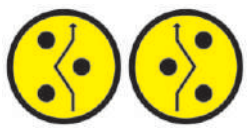
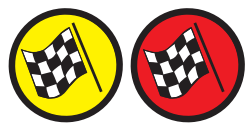
ZONAS DE CONTROL

ZONA DE CONTROL (diámetro de los carteles: alrededor de 70cm)				
Sentido de la carrera	⇨	⇨		⇨
	SEÑAS AMARILLAS Inicio de Zona	SEÑAS ROJAS Detención obligatoria		SEÑAS BEIGE Fin de Zona
CONTROL DE PASO	25 m min	25 m		
CONTROL HORARIO	25 m min	25 m		
CH EN LA ENTRADA DEL PARQUE DE SERVICIOS	5 m	5 m		
CH EN LA SALIDA DEL PARQUE DE SERVICIOS	5 m	5 m	Por lo general va a una zona de Reabastecimiento o a una Zona de Neumáticos	
CONTROL HORARIO E INICIO DE PRUEBA ESPECIAL	25 m min	50-200 m 25 m		
Con Zona Opcional de Calentamiento de Neumaticos	25 m min	500 m min 100 m min 25 m		
Fin de Prueba Especial	100 m	200 m min STOP 25 m		
SEGURIDAD DE LOS COMPETIDORES (diámetro de los carteles: alrededor de 70cm)				
PUNTO DE RADIO	100 m			
PUNTO DE VEHICULO MEDICO	100 m			
CHICANA	o		Señal en la entrada de la Chicana	

OTRAS SEÑALES STANDARD DE RALLY FIA (diámetro de los carteles: alrededor de 70cm)				
		SIMBOLO BLANCO O NEGRO SOBRE FONDO AZUL		
MARCADO / CONTROL DE NEUMATICOS			Una señal para todas las operaciones de neumáticos	
AREA DE REABASTECIMIENTO			Una señal para todas las operaciones de reabastecimiento	
AREA DE ASISTENCIA			Una señal para todas las operaciones de asistencia	
ZONA DE MEDIOS DE COMUNICACION			Una señal para la Zona de Medios de Comunicación	

Las distancias se respetarán en la medida de lo posible

CARTELES STANDARD DE SEÑAS FIA

CONTROL HORARIO  Color de Inicio de Zona: **AMARILLO** Color punto de Control: **ROJO**	**ZONA DE CALENTAMIENTO DE NEUMATICOS**  Color: **AZUL**	**INICIO DE PRUEBA ESPECIAL**  Color: **ROJO**
PUNTO DE RADIO  Color de proximidad: **AMARILLO** Color punto de Radio: **AZUL**	**PUNTO DE VEHICULO MEDICO**  Color de proximidad: **AMARILLO** Color punto de Vehículo Médico: **AZUL**	**CHICANA**  Color: **AMARILLO**
	FIN DE PRUEBA ESPECIAL  Color de proximidad: **AMARILLO** Color punto de Fin de Prueba Especial: **ROJO**	

CONTROL DE STOP  Color: **ROJO**	**CONTROL DE PASO**  Color de Inicio de Zona: **AMARILLO** Color punto de Control: **ROJO**	BEGIN OF MEDIA ZONE DEBUT DE LA ZONE MEDIAS  Color: **AZUL**
INICIO DE AREA DE ASISTENCIA  Color: **AZUL**	**INICIO DE AREA DE REABASTECIMIENTO**  Color: **AZUL**	**INICIO DE ZONA DE MARCADO / CONTROL DE NEUMATICOS**  Color: **AZUL**
	FIN DE ZONA  Color: **BEIGE**	

ANEXO II

DOCUMENTOS ESTÁNDAR

1. REGLAMENTO PARTICULAR

Cada evento deberá producir un Reglamento Particular de la prueba (artículo 20 del Código).

La versión electrónica del Reglamento Particular deberá enviarse a la ADN de acuerdo con los Reglamentos Deportivos de los Campeonatos Nacionales.

Dentro de las cuatro semanas siguientes a la recepción del borrador, la ADN informará al organizador sobre cualquier modificación a realizar y expedirá una visa autorizando su publicación.

El Reglamento Particular se imprimirá en formato A5 (opcional) y deberá aparecer en el sitio Web oficial de acuerdo RGR.

Las versiones impresas se distribuirán por lo menos a todos los competidores y comisarios del rally. Luego de la publicación se enviarán a la ADN dos copias de las disposiciones complementarias.

CONTENIDO

1. Introducción
1.1 Texto similar a:
"Este rally se correrá de acuerdo a lo establecido en el Código Deportivo Internacional de la FIA y sus anexos, a los Reglamentos Deportivos de los Reglamento General de Rally del TACPy 2025, con los Reglamentos Deportivos Nacionales que cumplan con las disposiciones de la ADN, FIA y con este Reglamento Particular.

Las modificaciones, enmiendas y/o cambios de este Reglamento Particular se anunciarán solamente a través de Boletines numerados y fechados (expedidos por el organizador o por el colegio de comisarios).

La información adicional se publicará en la Guía del Rally, expedida en ….(fecha de la publicación). Los Reglamentos Deportivos de los Campeonatos Nacionales de Rally se pueden encontrar en …. (sitio Web de la ADN - FIA)."

1.2 Superficie de la ruta.
1.3 Distancia total de Pruebas Especiales y distancia total del itinerario

2. Organización
2.1 Títulos de la FIA por los cuales cuenta el rally
2.2 Números de Visa – FIA y ADN
2.3 Nombre del organizador, dirección e información de contacto (oficina permanente)
2.4 Comité organizador
2.5 Comisarios de la Prueba
2.6 Delegados de la FIA y observadores
2.7 Comisarios Senior
2.8 Ubicación de la oficina principal e información de contacto (teléfono y fax)

3. Programa, en orden cronológico (fechas y horas), con ubicación si fuera necesario

- Publicación de las disposiciones complementarias.
- Fecha de cierre de las inscripciones con arancel reducido (si corresponde)
- Fecha de cierre de inscripciones
- Fecha de Publicación de la lista de inscriptos
- Emisión del Libro de ruta, mapa y Guía del Rally
- Fecha de cierre para pedir asistencia extra en el parque de asistencia
- Fecha de cierre para inscribirse a la sesión de práctica (shakedown) (si lo requiere)
- Apertura y cierre de la oficina principal del rally
- Tablero oficial – ubicación
- Colección de materiales y documentos
- Chequeos administrativos
- Colección de sistemas de rastreo para el reconocimiento
- Inicio del reconocimiento
- Apertura del centro de medios y acreditación de los medios
- Colección de sistemas de seguridad por rastreo del rally
- Inspección técnica – sellado y marcado de los componentes
- Re-inspeccion de autos observados
- Reunión de los pilotos (briefing) (si correspondiera)
- Reunión de los pilotos de helicópteros (briefing) (si correspondiera)
- Sesión de práctica (shakedown) y programa
- Práctica Libre y Prueba Clasificatoria- programa (si es aplicable)
- Publicación de orden de largada de la Prueba Clasificatoria (si es aplicable)
- Fecha, hora y lugar de la elección de puestos de largada
- Conferencia de prensa previa al evento
- Publicación de la lista de largada para la largada ceremonial (si la hubiera) y la Etapa 1.
- Largada ceremonial (si la hubiera)
- Largada del rally, lugar y momento
- Llegada de la Etapa 1, lugar y tiempo
- Publicación de las listas de largada para Etapas subsiguientes
- Largada de la siguiente Etapa
- Ceremonia del Podio/Entrega de Premios
- Conferencia de Prensa posterior al evento
- Inspección técnica final
- Tiempo de publicación de la Clasificación Provisoria

4. Inscripciones
4.1 Fecha de cierre de inscripciones
4.2 Procedimiento de inscripciones
4.3 Número de inscriptos aceptados y clases
4.4 Aranceles de inscripción/ paquetes de inscripción para inscriptos privados
4.5 Información sobre pagos (incluyendo información sobre cualquier impuesto aplicable)
4.6 Reintegros

5. Seguro

6. Publicidad e identificación

7. Neumáticos
7.1 Neumáticos especificados para uso durante el rally.

Se recomienda el siguiente texto para cubrir el uso de los neumáticos:
Además de cumplir con los Reglamentos Deportivos de los Campeonatos Nacionales de Rally 2020, se confirman las siguientes cantidades y tipos de neumáticos a utilizar:

Tipo de auto	Prioridad del piloto	Número máximo de neumáticos	Extra shakedown	Total para el rally

7.2 Neumáticos para uso en el reconocimiento – si fuera necesario
7.3 Leyes nacionales o requisitos especiales (si los hubiera)

8. Combustible
8.1 Procedimiento de pedido
8.2 Fecha de cierre para el pedido de combustible de la FIA
8.3 Distribución para pilotos sin prioridad

9. Reconocimiento
9.1 Procedimiento de registro
9.2 Restricciones específicas y/o nacionales – límite de velocidad en pruebas especiales
9.3 Ubicación de la colección de dispositivos de control de la velocidad**.**

10. Chequeos administrativos
10.1 Documentos a presentar:
- Licencia de los inscriptos
- Licencias de competición del piloto y copiloto
- Validez de las licencias de manejo de piloto y copiloto
- Pasaportes o documentos de identificación del piloto y copiloto
- Autorización de la ADN para todos los competidores extranjeros
- Llenado de toda la información en el formulario de inscripción
- Certificado de cobertura de seguro del auto
- Papeles de registro del seguro del auto

10.2 Programa

11. Inspección técnica, sellado y marcado
11.1 Punto de inspección técnica y programa
11.2 Cortinas (Apéndice J, artículo 252.7.7)
11.3 Ventana/Mallas (Apéndice J, artículo 253.11)
11.4 Equipo de seguridad de los pilotos
11.5 Nivel de ruido
11.6 Requisitos nacionales especiales
11.7 Instalación de Sistema de Seguridad por Rastreo

12. Otros procedimientos
12.1 Procedimiento de la ceremonia de largada yorden
12.2 Procedimiento de llegada (solamente si difiere de las Disposiciones)
12.3 Check-in adelantado permitido
12.4 Procedimiento de las pruebas súper especiales yorden de la carrera (si correspondiera)
12.5 Cualquier procedimiento/actividades especiales incluyendo las actividades de promoción de los organizadores
12.6 Hora oficial usada durante el rally

13. Identificación de los oficiales deportivos

14. Premios

15. Verificaciones finales
15.1 Verificaciones finales – quien debe asistir de los equipos, ubicación
15.2 Aranceles de protesta
15.3 Aranceles de apelación

Anexo 1 Itinerario

Anexo 2 Cronograma de reconocimiento

Anexo 3 Nombres y fotografías de los Oficiales de Relaciones con los Concurrentes y sus lugares de ubicación durante el rally

Anexo 4 Adhesivos y ubicación de la publicidad complementaria

Anexo 5 Extractos de la Apéndice L del Código relacionado con indumentaria, cascos y cualquier otro requisito de seguridad

Anexos 6, 7, etc. Ítems a criterio de los organizadores

2. BOLETINES

Los Boletines se definen en el artículo 2.2 de estas disposiciones. Los mismos podrán ser emitidos por:

- Los organizadores, hasta el comienzo de la inspección técnica con la aprobación de la FIA. En casos excepcionales, el organizador podrá realizar modificaciones del itinerario o del programa de reconocimiento, según se haya aprobado en el momento de emisión de la Visa. Dichas modificaciones deberán comunicarse a la FIA.

- Los comisarios en toda la competencia. Sin embargo, el director de carrera podrá emitir los boletines con información sobre las modificaciones del itinerario o al tiempo de la publicaciónde demorada de la Clasificación Provisoria Final.

Los Boletines se deberán numerar y fechar e imprimir en papel amarillo, publicarse en el tablero oficial y en la página Web del evento.

Cuando sea posible, se recomienda enviar una notificación electrónica de la publicación a los competidores.

Los concurrentes (o miembros de la tripulación) deberán acusar recibo firmado de la notificación, salvo que sea materialmente imposible durante el transcurso del rally.

Solamente se podrá publicar un boletín después de la aprobación de la FIA o de que haya sido emitido por los comisarios del evento (cuando corresponda).

3 GUÍA DEL RALLY - OPCIONAL

El concepto es tener toda la papelería del rally en un documento ya sea para los medios, comisarios o competidores. La Guía del Rally será publicada como documento electrónico y distribuido por lo menos 3 semanas antes del comienzo del rally. **Para los organizadores es opcional la impresión de la Guía del Rally**

CONTENIDO			
Art.	Titulo y Subtitulo	Reglamento Particular	Guía del Rally
1	**Presentacion / bienbenida**		
	Presentacion desde los cargos mas altos, presidentes etc.		X
	Este documento no tiene valor normatico, sino solamente informativo		X
2	**Detalles de contacto**		·
	Datos de contacto permanentes con la organizacion	X	·
	Direcciones postales y para visitantes, teléfono, correo electrónico y direcciones de Internet.	X	-
	Funcionarios clave	X	X
	Datos de contacto de la sede del Rally Dirección, teléfono y mail.-	X	X
	Horario de apertura de la oficina del Rally	X	X
	Datos de contacto con la prensa	·	X
3	**Programas y plazos**		
	Cronograma antes de la semana del rally	X	X
	Cronograma durante la semana del rally	X	X
4	**Informacion de las Inscripciones**		
	Titulos por los cuales se compite en el rally	X	·
	Listado de aranceles para la inscripcion	X	·
	Paquetes de inscripcio para equipos no registrados en la FIA	X	·
5	**Parque/s de asistencia y zonas de asistencia remota (si corresponde)**		
	Informacion sobre los parques de asistencia, etc.-	·	X
	Instalaciones en el parque de asistencia	·	X
	Contenido del parque de servicio – ver lista al final de este Anexo	·	X
6	**Radio de dos vias**		
	Informacion de contacto a la persona/autoridad a cargo	·	X
7	**Combustible / Neumaticos**		
	Informacion sobre requisitos/disponibilidad	·	X
8	**Importacion de vehiculos y repuestos**		
	Leyes nacionales, despacho, agente aduaneto	·	X
9	**Helicoptero**		
	Procedimiento de registro/informacion sobre oficina de contratacion	·	X
10	**Arreglos sobre hospitalidad**		
	Informacion de contacto para la persona/empresa a cargo de los arreglos de hospitalidad	·	X
11	**Reservas de hotel/alojamientos**		
	Lista de hoteles	·	X
	Informacion de contacto para reservas	·	X
12	**Reconocimientos**		
	Rastreo GPS (Punto de entrega y devolucion)	X	X
13	**Inspección técnica, sellado y marcado**		
	Fecha, lugar y ventanas de tiempo (horas individuales en el boletín)	X	X
	Preparativos que deben hacerse antes de que el auto sea llevado a técnica previa	-	X
	Puntos de entrega / devolución para el sistema de seguimiento de seguridad.	X	X
	Técnica final	X	X
14	**Shakedown / practica libre y Qualifying (si corresponde)**		
	Información general y horarios (ubicación, longitud de la etapa, distancia al parque de servicio, etc.)	X	X
15	**Procedimiento de largada**		
	Programa e instrucciones	X	X
16	**Procedimiento de LLegada**		
	Programa e instrucciones	X	X
17	**Actividades PR**		
	Exhibiciones de rally, etc.	·	X
18	**Prensa**		
	Contacto antes del rally	·	X
	Procedimiento / criterios de acreditación y fecha límite	·	X
	Mostrador de acreditación: ubicación y horario de apertura	·	X
	Sala de prensa: ubicación y horario de apertura	·	X
	Conferencias de prensa - hora y lugar	X	X
	Contactos de prensa con los equipos	·	X
	Cobertura mediática esperada (TV y radio, horarios, canales y frecuencias)	·	X
19	**Servicios Médicos y de Seguridad**		
	Números de telefonos de emergencia :	·	X
	Hospitales en el area	·	X
	Policia	·	X
	Servicios de Auxilios (remolques)	·	X
	Farmacias	·	X
20	**Lista de hechos y servicios útiles**		
	Clima	·	X
	Zona horaria	·	X
	Empresas de seguridad	--	X

ANEXOS Nota : El formato de los Anexos queda a discrecion de los organizadores		
Titulos	Reglamento Particular	Guía del Rally
Itinerarios		
Todos los días	X	X
Itinerario comparado con años anteriores	-	X
Horarios de Reconocimeinto	X	X
Mapas (formato A4)		
Mapas panoramicos (Cada Etapa)	·	X
Mapas de tramos y mapas de reconocimiento	·	Opcional
Mapa de Shakedown (si corresponde)	·	X
Practica libre y Qualifying (si corresponde)	·	X
Ciudades / pueblos relevantes (mostrando HQ, parque de servicios, hospitales, etc.)	·	X
Libro de Ruta o mapas regionales, mapas de pueblos, diagramas para ecplicar por donde viajar		
Desde el aeropuerto hasta la base del rally	·	X
Entre la base al el parque de servicios	·	X
Del parque de servicio a Shakedown	·	X
De Shakedown al parque de servicio	·	X
Entre la base y la revisacion tecnica	·	X
Entre parque de servicios y revisacion tecnica	·	X
Entre el parque de servicio y las zonas remotas / adicionales de reabastecimiento de combustible (si corresponde)	·	X
Entre el parque de servicio y la zona de servicio remoto (si corresponde)	·	X
Entre la base y el centro de prensa (si corresponde)	·	X
Dibujos y diseños Area de verificacion desibeles y elementos de seguridad	·	X
Zona de servicio remoto (si corresponde) Rally HQ	·	X
Área de inicio Área de finalización	·	X
Dibujo del parque de servicio	·	X
Entre la base y el centro de prensa (Si corresponde)	·	X
Dibujos y diseños Area de verificación y ruido Instalación de la caja de seguridad	·	X
Zona de servicio remoto (si corresponde) Rally HQ	·	X
Area de inicio Area de finalización	·	X
Dibujo del parque de servicio	·	X
control de ruido	·	X
Caja de seguridad	·	X

Los organizadores pueden considerar el uso de formularios para lo siguiente:

Reserva de hotel / alojamiento
Instalaciones del parque de servicio
Acreditación de medios
Registrarse
Orden de material adicional
Formulario de radio bidireccional (si corresponde)
Formulario de despacho de aduana (si corresponde)

Listado de distribución de Parque de Servicio:

- - TC in / TC out (con números)
  - Parque cerrado
  - Zona técnica
  - Zona de marcación de neumáticos
  - Área de reposición (si no remota)
  - Requisitos medioambientales
  - Vehículos de servicio dentro y fuera de SP
  - Posición para servicio de emergencia, centro médico de bomberos, etc.
  - Estacionamientos auxiliares
  - Estacionamientos VIP y VIP
  - Estacionamiento del espectador
  - Oficina de Rally / Centro de Información
  - Baños públicos
  - Suministro de agua
  - Área (es) de basura
  - Cojín de helicóptero

4 ITINERARIO – EJEMPLOS DE ITINERARIO

4.1. PRÁCTICA LIBRE (FP) / PRUEBA CLASIFICATORIA (QS) / SHAKEDOWN (CUANDO ES APLICABLE)

Free practice / Qualifying — **Tursday 20 June 2019**

TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due	
TCFP	**Start of Free Practice**					***08:00***	Qualifying
	FREE PRACTICE CLOSES AT 10:00						
TCQS						***10:30***	
RZQS	**Refuel for Qualifying Stage**						
QS	***Qualifying Stage***	***3.86***				***10:38***	
	TCPF Parc fermé **IN** (early check-in permitted)		6.50	10:36	00:18	***10:56***	
Start order selection at xxxx (give location)						**12:00**	

Shakedown — **Thursday 20 June 2019**

TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due	
	(Anytown Pavilion)						Shakedown
	Shakedown Start		3.55	3.55		16:00	
SD	***Shakedown Stage***	***3.48***					
	(Anytown Pavilion)		6.50	9.98			
Totals		**3.48**	**10.05**	**13.53**			

4.2. SSS PARA INICIAR EL RALLY

Start (Section 1) — **Thursday 20 June 2019**

TC	LOCATION	SS dist.	Liaison	Total dist.	Target time	First car due	dist.	
0	**Start (Anytown Pavilion)**						**18:15**	Section 1
RZ 1	Refuel - All competitors Distance to next refuel		(2.06)	(24.98)	(27.04)			
1				10.49	10.49	00:25	18:40	
SS1	***SSS Trotting Track 1***	***2.06***					***19:00***	
1A	Parc fermé **IN**			14.49	16.55	00:30	19:30	
	Overnight regroup							

Re-Start (Sections 2, 3, 4…) — **Friday 21 June 2019**

TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due	
1B	Parc fermé **OUT** - Service **IN**					06:00	Section 2
	Service A - Anytown Pavilion	**(2.06)**	**(24.98)**	**(27.04)**	**00:15**		
1C	Service **OUT**					06:15	
RZ 2	Refuel - All competitors Distance to next refuel	(50.68)	(99.16)	(149.84)			

NOTAS
- Los cuadros que muestran visitas al parque de servicio y zonas de servicio remoto deben tener un borde negro grueso y, cuando se imprime en color, un tono de relleno azul claro.
- Los cuadros que muestran reagrupamientos u otras actividades de CT deben tener un borde negro delgado y sin sombra de relleno.
- Los cuadros que muestran cualquier reabastecimiento de combustible deben tener un fino contorno negro y un tono de relleno amarillo.
- Las casillas que muestran las distancias de sección antes de un reagrupamiento nocturno y las cifras totales de Fin del Rally deben tener un fino contorno negro y un tono de relleno gris claro.
- Todas las visitas al parque de servicios llevan una letra A, B, C, etc.
- CH 0 es siempre el comienzo de la competencia de rally. Una largada ceremonial "independiente" no se considera como CH 0.
- Anote los números de sección en el margen derecho.

4.3. PARQUE DE SERVICIO DURANTE UN DIA

SS10	***Vesuvius 1***	***22.80***				***11:40***
10A	Regroup & Technical Zone **IN**		50.68	73.48	01:25	13:05
10B	Regroup **OUT** - Service **IN**				00:15	13:20
	Service E (Football Stadium)	**(72.59)**	**(161.06)**	**(233.65)**	**00:30**	
10C	Service **OUT**					13:50

Section 4 / 5

NOTAS
En el ejemplo, la zonas técnicas se realizan dentro del REAGRUPAMIENTO (Artículo 2.15). Cuando no hay un reagrupamiento involucrado, debe haber una zona técnica de 3 minutos antes de la entrada del parque de servicio.-

4.4. SERVICIO REMOTO Y COMBUSTIBLE

Start (Sections 1, 2...) — Friday 21 June 2019

TC	LOCATION	SS dist.	Liaison	Total dist.	Target time	First car dist. due
0	**Start - Skrunda**					**06:00**
RZ	Refuel - City					
1	Distance to next refuel		(136.00)	(136.00)		
RZ	Remote refuel (FIA fuel)		[136.00]			
2	Distance to next refuel	(65.15)	(61.46)	(126.61)		
1			165.00	165.00	03:22	09:22
SS1	***Talsi 1***	***32.14***				***09:25***
2			3.17	35.31	00:38	
SS2	***Pampal 1***	***5.13***				***10:06***
3			5.79	10.92	00:15	
SS3	***Roja 1***	***27.88***				***10:24***
RZ	Remote refuel (FIA fuel)		[23.50]			
3	Distance to next refuel	(0.00)	(57.03)	(57.03)		
3A	Regroup & Technical Zone **IN**		53.50	81.38	01:33	11:57
3B	Regroup & Technical Zone **OUT** - Service **IN**		0.03	0.03	00:10	12:07
	Remote Service A - Dundaga	**(65.15)**	**(227.49)**	**(292.64)**	**00:15**	
3C	Remote Service **OUT**					12:22

Aplicación desde: 01/01/2022

RZ	Remote refuel (FIA fuel)		[27.00]	
4	Distance to next refuel	(65.15)	(61.46)	(126.61)

NOTAS
- "RZ2" significa el área reservada solo para reabastecimiento de combustible.
- Consulte el Artículo 59.1.2 sobre el número de zonas de reabastecimiento por día.
- Para conocer el procedimiento y la configuración de un servicio remoto, consulte el Artículo 52

4.5 FLEXI-SERVICE ANTES DE UNA REAGRUPAMIENTO NOCTURNO

SS13	***Vesuvius 2***	***22.80***				***16:35***
13A	Parc Fermé & Technical Zone **IN**		50.68	73.48	01:25	18:00
13B	Parc Fermé **OUT** - Flexi Service **IN**				00:10 (min)	
	Flexi Service F (Football Stadium)	**(72.59)**	**(161.06)**	**(233.65)**	**00:45**	
13C	Flexi Service **OUT** - Parc Fermé **IN**					
	All cars must be returned to Parc Fermé no later than					21:00
	Saturday totals	**145.18**	**322.12**	**467.30**		

Section 5

NOTAS
El método de cálculo de la ventana de servicio flexible en el que todos los automóviles deben devolverse al parque cerrado es: el tiempo programado debido al último competidor en el Servicio IN + 30 'retraso máximo + 45' tiempo de servicio + 15 "red de seguridad".

17B	Regroup **OUT**					11:45
18			14.12	14.12	00:17	12:02
SS18	***Roja 2 (Power Stage)***	***7.25***				***12:05***
18A	Regroup & Technical Zone **IN**		65.13	81.38	01:15*	13:20
18B	Regroup **OUT** - Service **IN**				00:03	13:23
	Service J (Football Stadium)	**(79.97)**	**(188.53)**	**(268.50)**	**00:10**	
18C	Service **OUT** - Finish - Holding **IN**					13:33
	Podium					14:00
	Sunday totals	**79.97**	**188.53**	**268.50**		

Section 9

TOTALS OF THE RALLY				
	SS	**Liaison**	**Total**	**%****
Friday 18 October Sections 1, 2	136.21	292.98	429.19	31.70%
Saturday 20 October Sections 3, 4, 5	145.18	322.12	467.30	31.10%
Sunday 21 October Section 6	79.97	188.53	268.50	29.80%
Total - 18 SS	**361.36**	**803.63**	**1164.99**	**31.00%**

NOTAS
* Permitir tiempo extra en la sección del camino para cualquier presentación de TV al final de la etapa.
**% = el porcentaje de la distancia total de etapas especiales. Una tabla como la anterior debe concluir la página del itinerario final

5 LIBRO DE RUTA

5.1 REQUISITOS GENERALES

- El Libro de ruta se distribuirá de acuerdo con los Reglamentos Deportivos de los Campeonatos Nacionales de Rally de la FIA.

- Puede haber un libro para todo el rally o un libro diferente para cada Tramo. Si se usan diferentes libros, deberá haber un método de distinción que resulte evidente.

- El libro de ruta será de tamaño A5 y estará encuadernado sobre ellado izquierdo con un elemento metálico u otro adecuado que permita una abertura de 360º.

- La impresión deberá ser de ambos lados, con un papel de 90 g de grosor o más.

- La impresión deberá estar en papel blanco. No hay ningún requerimiento de usar colores para distinguir entre tramos cronometrados y secciones de ruta, lo cual se logra por un sombreado de la columna “Dirección” (ver ejemplo).

- Para Codasur los encabezados estarán en el idioma nacional, inglés (optativo)

- El tiempo permitido para cada sección será expresado en horas y minutos

- No habrá más de 6 instrucciones por página (en caso de 6 instrucciones por página el encabezamiento será más pequeño como en el ejemplo)

- Todas las páginas del libro de ruta deberán estar numeradas para tener la posibilidad de chequear que el libro esté completo.

5.2 PRIMERAS PÁGINAS

- El libro de ruta contendrá una página con el procedimiento en caso de accidentes y lo siguiente:
  . Una lista de hospitales/centros médicos
  . Números de teléfono para las oficinas principales del rally y asistencia de emergencia.
- Deberá aparecer una página con todos los símbolos usados al frente del libro de ruta
- Se deberá incluir instrucciones para la calibración del trip meter.
- Deberá aparecer el itinerario en formato “portarretrato” y los mapas (incluyendo una escala y la dirección “norte”) para todo el rally en cada libro de ruta. Se recomienda que la página con el itinerario de una etapa particular aparezca frente al mapa correspondiente de la etapa.

5.3 PÁGINAS DE INSTRUCCIÓN

Cuando una ruta de rally está exactamente duplicada (es decir 2 secciones 1 idénticas) se incentiva a los organizadores a economizar imprimiendo un juego común de instrucciones de ruta. En este caso, cada encabezado de página deberá incluir los distintos controles, etapas y números de sección. Si hubiera variaciones entre los dos pasajes no deberá haber ningún juego común de instrucciones de ruta.

- Cada libro de ruta deberá incluir por lo menos un plano de Parque de Asistencia. No es necesario que haya planos repetidos de esquemas de parques de asistencia para cadavisita. Sin embargo son importantes los planos cuando hay cambio de ubicación del control.

- Deberán incluirse planos de esquemas de puntos de Asistencia o Reabastecimiento Remoto (si correspondiera).

- Se deberá incluir la ruta de enlace para llegar al skakedown, Prácticas Libres y Prueba Clasificatoria (si corresponde). De igual manera el camino de retorno del final al punto de inicio y el enlace para volver al Parque de Asistencia.

- Se recomienda la inclusión de instrucciones de ruta para la sesión de pruebas, la vuelta “volver a la largada” (si la hubiera) y las secciones de ruta desde y hacia el parque de asistencia.

- Se requiere una nueva página para la largada de cada sección de ruta o tramo cronometrado. No es necesaria una nueva página desde el control stop luego de un tramo cronometrado, siendo esto una continuación en la misma sección de ruta (ver ejemplo).

- Cuando la distancia parcial entre dos enlaces es menor a 200 metros, no es necesaria la línea horizontal entre los boxes.

- Los mapas de tramos individuales deberán incluir:

. Una escala

.. La dirección norte

. Ruta de reconocimiento (solamente en el caso de que no haya ningún libro de ruta separado para el reconocimiento)

. Ruta alternativa

. Ubicación de los puntos de largada/llegada y de todos los vehículos de emergencia.

- Deberán mostrar la ubicación del GPS de los controles horarios, largadas, puntos medios de radio, llegadas y stops de cada tramo cronometrado y los reagrupamientos y parques de asistencia. Esto se expresará en forma de grados, minutos y milésimas de minutos, es decir 139º 36.379' (WGS84).

- Pueden incluirse fotografías o diagramas de los puntos de control.

- Deberá colocarse el número del tramo cronometrado sobre el lado de la página (ver ejemplo) que permita una fácil ubicación del mismo. Cuando se imprima de ambos lados estenúmero deberá estar en el margen exterior, es decir, opuesto al borde de encuadernado dela página, visible desde el lado del libro de ruta. El número deberá aparecer solamente en laspáginas relacionadas al tramo cronometrado.

- Todos los vehículos de emergencia intermedios y los puntos de ambulancia deberán ser indicados por medio de símbolos apropiados.

- Los números de ruta serán incluidos cuando sea necesario.

- Una variación en el grosor de las líneas de los signos de dirección deberá ser usada para indicar una ruta más pequeña o más ancha, no la dirección a tomar.

- La línea vertical gruesa entre las columnas "Dirección" e "Información" deberá ser llenada en negro donde la superficie de la ruta sea tierra/ripio o deberá ser dejada en blanco cuando la superficie es pavimentada.

- La distancia entre la largada del control y SS deberá colocarse en el cuadro de información (ver ejemplo).

5.4 PÁGINAS FINALES

- Pueden incluirse rutas alternativas como sección al final de un libro de ruta sobre papel con un color diferente.

- Otros requisitos al final del libro de ruta:

. Formulario de abandono

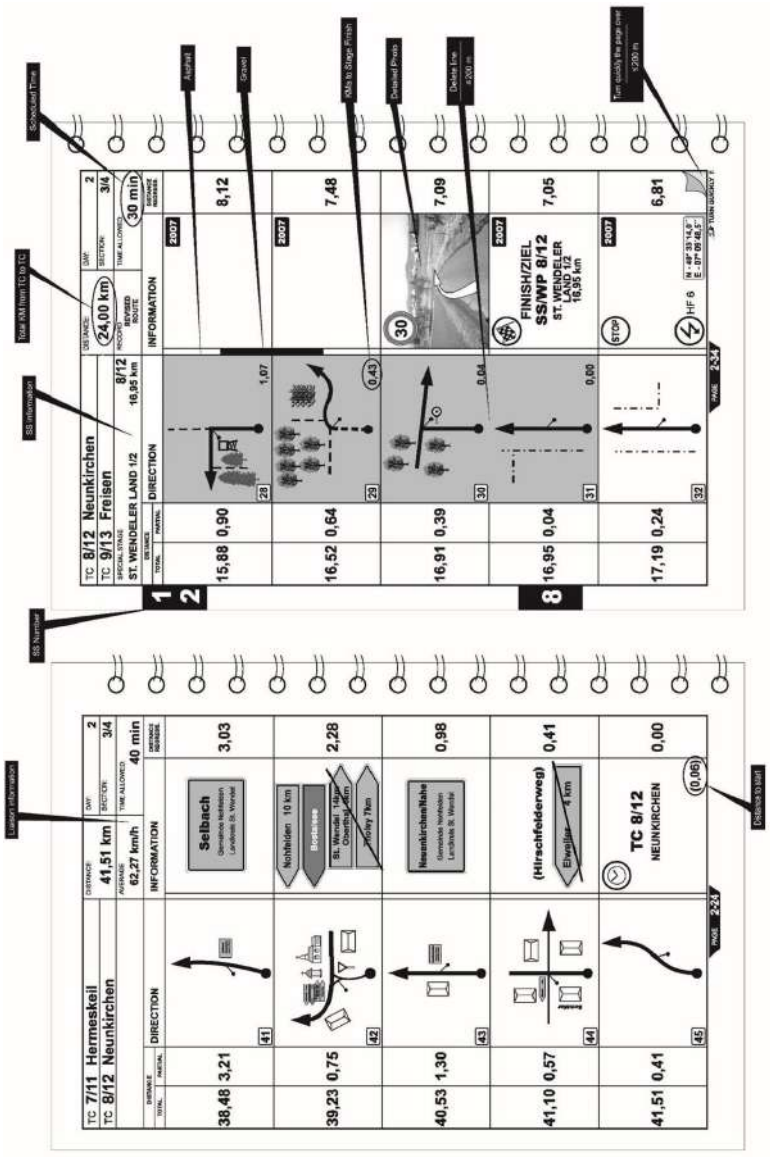
. Formulario de solicitud de reenganche para etapa 2

5.5 CAMBIOS

En caso de que haya un cambio en el libro de ruta (por ejemplo con un boletín) no solamente deberán mostrarse los recuadros de indicación cambiada, sino también quedeberán estar impresos el último y primer recuadro de indicación válidos con sus números. Las páginas cambiadas se deberán imprimir en A5 para ser insertadas en el libro de ruta.

5.6 OTRA INFORMACIÓN ÚTIL

- Se recomienda la medición en tramos largos con intersecciones, tales como rotondas.
- En secciones de ruta, deberán identificarse las intersecciones hacia o desde otro tramo cronometrado.
- La página del récord de tiempo de un competidor.
- Aviso de la próxima intersección en cada página cuando las intersecciones de la página próxima se suceden rápidamente.
- Se deberán mencionar puntos de helicóptero.



6 CARNÉS DE CONTROL DE LA ADN - FIA

6.1 GENERALIDADES

- Un carné de control debe ser usado para la Prueba Clasificatorias (si corresponde)
- Deberá expedirse un carné de control separado, por lo menos, para cada sección.

- El tiempo previsto para cubrir la distancia de una sección de ruta deberá aparecer en el carné de control.

- Las horas yminutos siempre deberán mostrarse de la siguiente manera: 00:01 – 24:00,solamente se contarán los minutos que han terminado

- Los carnés de control serán expedidos y recogidos al final de cada sección. Los carnés de control usados están disponibles para chequear los resultados de los competidores. Idealmente un nuevo carné separado deberá usarse para el final de la asistencia de 45' de la Etapa (como en el ejemplo para la "Asistencia Flexible B".

- Un organizador puede proponer a la FIA el uso de un Carné de Control Electrónico en lugar del sistema escrito. El uso de dicho sistema deberá estar aprobado previamente por la FIA.

6.2 DISEÑO

Ver la siguiente muestra.

- Los oficiales deportivos deberán llenar la columna central y los competidores la columna de la derecha.

- Es optativo el número previo de auto. Se usa por varios rallies para el chequeo de seguridad. Si se usa este cuadro deberá colocarse bajo el cuadro "tiempo provisorio de largada".

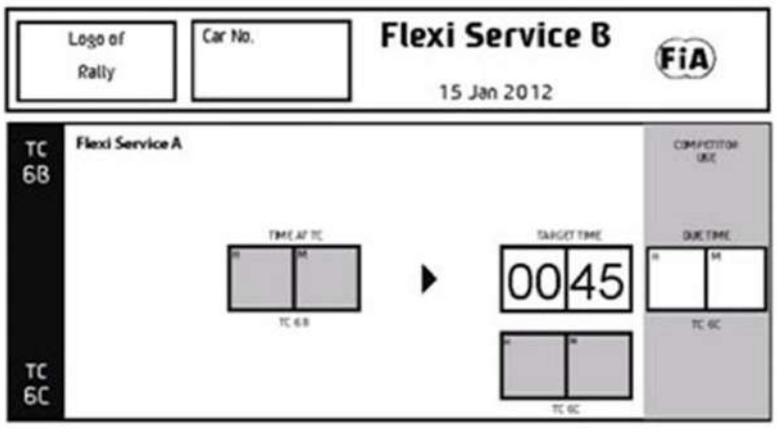
- Tamaño: 9.9 cm x 21 cm (para imprimir 3 carnés de control de una hoja A4) u 11 cm x 18.5 cm

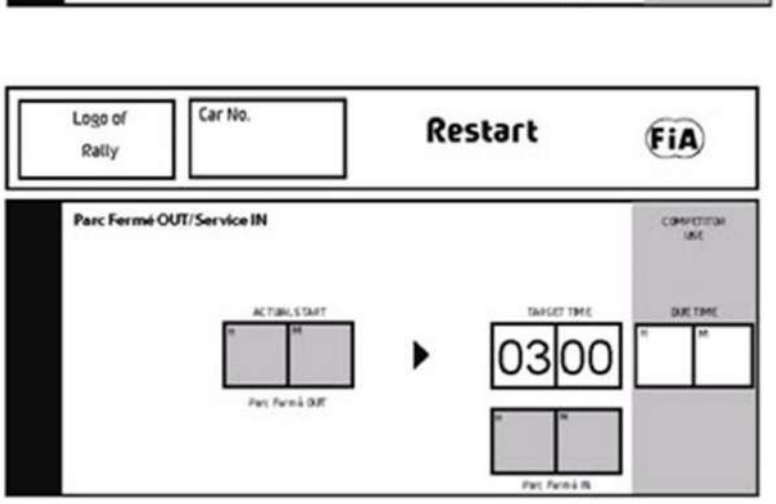
- Tamaño de los cuadros: 1 cm

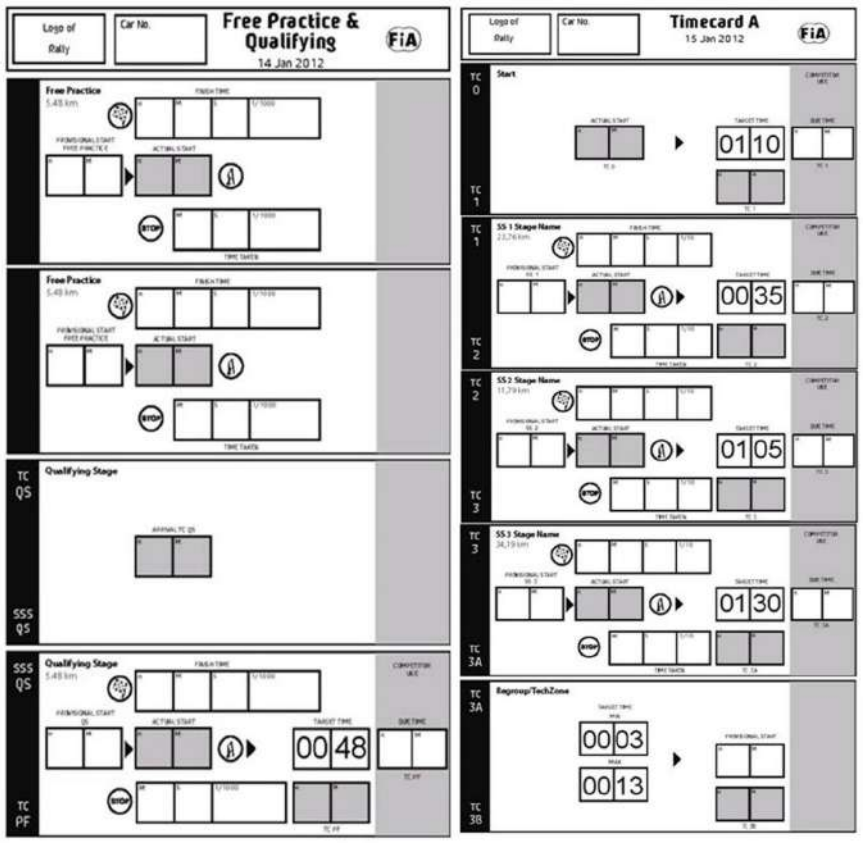
- El carné deberá ser una tarjeta de por lo menos 300 g o un papel de poliéster de 270 µm (en caso de malas condiciones de tiempo). Advertir que el papel de poliéster, a pesar de quees a prueba de agua, no puede doblarse fácilmente. Una alternativa seria un carné de controlcon cubierta – es decir una tarjeta de 22 x 18.5 cm doblada, con una cubierta de protección para el área escrita.

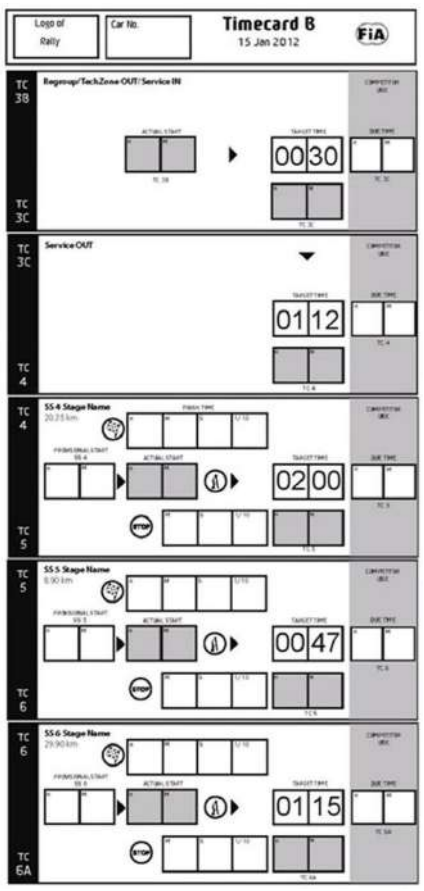
- Cuando hay muchos carnés de control se puede usar la impresión del lado reverso o usar el diseño de lado por lado (y doblado hacia adentro).

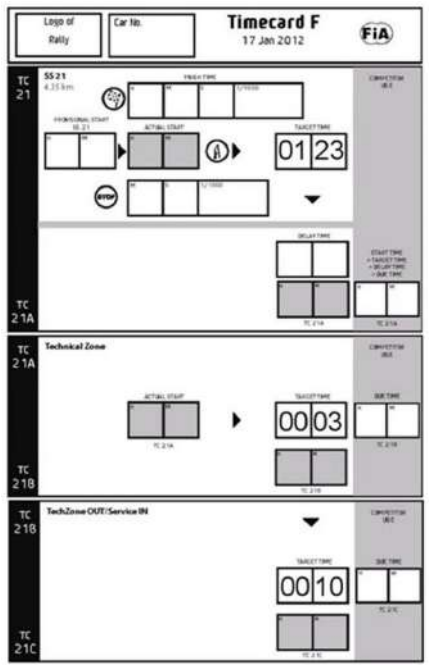
- El color de impresión es libre. Por ejemplo, un organizador puede usar el color de un auspiciante o un color diferente para cada sección o simplemente gris ynegro.











7. FORMULARIO ESTANDAR DE INSCRIPCIÓN – Puede ser electrónico y luego

EVENTO/ LOGO DE LA ADN	Nombre del Rally	LOGO del Campeonato de la FIA

	CONCURSANTE	PRIMER PILOTO	COPILOTO
Nombre del equipo			
Apellido			
Primer nombre			
Fecha de nacimiento			
Nacionalidad (según pasaporte)			
Dirección postal			
Número de pasaporte			
Dirección para correspondencia (1, 2 o 3)	1.	2.	3.
Número de teléfono (comercial)			
Número de teléfono (particular)			
Teléfono celular			
Número de fax			
Dirección de correo electrónico			
No. De Licencia de competición			
ADN de tutela			
No. De Licencia de conducir			
País de expedición			

INFORMACIÓN SOBRE EL AUTO			
Marca		Registro No.	
Modelo		Cc	
Año de fabricación		Chasis número	
Grupo/clase		Motor número	
Número de homologación		Color predominante	
País de registro		Pasaporte técnico No.	

TIPO DE INSCRIPCIÓN	
Comercial/Legal	
Privado/aficionado	
Publicidad aceptada propuesta por los organizadores	Si/No

b) ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

(Para que este formulario de inscripción sea válido, deberá estar acompañado de los aranceles de inscripción correspondientes, de un recibo por el monto total pago a la ADN del competidor, comprobante bancario o información sobre la transferencia bancaria, etc.)

ARANCELES DE	PRIVADO/AFICIONADO	OTROS	FECHA DE CIERRE
INSCRIPCIÓN			
Reducido	E. 000.000	E. 000.000	30 de setiembre, hora 10:00
Normal	E. 000.000	E. 000.000	15 de octubre, hora 10:00

INFORMACIÓN DE PRESELECCIÓN

(para ser completado por el concursante)

Nombre del piloto		Auto		Grupo/Clase	

Prioridad FIA actual	Si/No	Prioridad A FIA previa	Año	
Preseleccionado Nacional actual	Si/No	Preseleccionado Nacional previo	Año	
Título de cualquier Campeonato ganado			Año	

	Año	Evento	Auto	Grupo	Posición	Posición en la clase	No. De llegadas
Internacional							
Nacional							
Otros							

DECLARACIÓN PARA INDEMNIZACIONES

(Este texto varía según las leyes nacionales y las normas vigentes)

Ratificación

Quien suscribe, declara que toda la información contenida en el formulario de inscripción es correcta y ratifica en todos sus términos y condiciones la declaración formulada en materia de Indemnizaciones, y acepta todos los términos y condiciones en relación a su participación en este evento.
(El texto variará de acuerdo con las leyes nacionales y las normas vigentes).

Sello de la ADN*	Firma del Concursante	Firma del 1º piloto	Firma del copiloto

* o carta de la ADN del inscripto autorizando y aprobando la inscripción

Fecha _____

8. LISTAS DE INSCRIPCIÓN

8.1 BORRADOR DE LISTAS DE INSCRIPCIÓN SOLO PARA EL CAMPEONATO PARAGUAYO

Según lo estipulado en el Reglamento Particular, después del cierre de las inscripciones el organizador enviará a la ADN un **Borrador de la Lista de Inscripciones** en orden numérico por grupo Prioritario para ser revisada antes de su publicación en el sitio Web del organizador. Si corresponde la FIA hará llegar sus comentarios. La lista se publicará al ser aprobada por la ADN.

1) El Borrador de la Lista de Inscripción podrá publicarse en el sitio web con una nota al pie de página: "sujeto a la aprobación de la ADN". La lista deberá figurar en orden numérico por grupo prioritario.
2) La Lista de Inscripción se enviará a la ADN para ser revisada.
3) La ADN enviará al organizador sus comentarios y la versión aprobada de la lista de los Pilotos Prioritarios dentro de los tres días siguientes.

8.2 LISTA DE INSCRIPCIÓN

La Lista de Inscripción incluirá:

• Número asignado de competencia
• Nombre completo del concurrente tal como aparece en su licencia (sin nacionalidad)
• Nombres y nacionalidades del Piloto /Copiloto (según licencias de conducir)
• Marca y modelo del auto
• Clase y grupo del auto
• El número de ficha de homologación del auto presentado.-
• El número de pasaporte técnico de la FIA (para autos Rally2
• Posición de Prioridad del Piloto en la FIA/campeonato. El orden de no Prioridad de los pilotos queda librado al organizador.

9 LISTAS DE LARGADA & RESULTADOS EN EL RALLY

INTRODUCCIÓN

Las listas de largada y los resultados pueden publicarse antes de las fechas mencionadas en el Reglamento Particular o en el boletín. Sin embargo, las fechas mencionadas en las listas SIEMPRE DEBERÁN mencionarse en el Reglamento Particular o en un boletín. Si la publicación de una lista "programada" demorara, el director de carrera comunicará losnuevos tiempos programados para la publicación.

9.1 PRÁCTICA LIBRE / PRUEBA CLASIFICATORIA (de aplicarse)

a) Lista de largada para la Prueba Clasificatoria

- Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica
- Firmada por el Director de la Prueba, aprobada por los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el Reglamento Particular.
- Informa los horarios de largada (o por lo menos los intervalos entre los autos) para todos los competidores.-
- La nota al pie indica: "sujeto a una nueva inspección técnica".

b) Clasificación provisional de la Prueba Clasificatoria

- Debe incluir a todos los competidores que hayan completado el QS
- Debe ser firmado por el Director de la Prueba después de la aprobación de los Comisarios y publicado en el momento mencionado en el Reglamento Suplementario.

c) Clasificación final de la Prueba Clasificatoria

9.2 LARGADA CEREMONIAL Y ETAPA 1 / SECCIÓN 1

Lista de largada para la Largada Ceremonial

- Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica
- Firmada por el director de la Prueba después de la aprobación de los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el programa del RPP
- Informa los tiempos de largada (o por lo menos los intervalos entre los autos) para todos los competidores y/o

Lista de largada para la Etapa 1/Sección 1 (PSE)

- Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica
- Firmada por el Director de la Prueba después de la aprobación de los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el programa del RPP.
- Informa los tiempos de largada para todos los concursantes – que pueden ser horas pares
- La nota al pie indica "sujeto a pasar una nueva verificación técnica para el auto/los autos N°." y/o

Lista de largada para la Etapa 1 (no PSE) o **Lista de largada para la Etapa 1/Sección 2**

- Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica.
- Firmada por el Director de la Prueba después de aprobada por los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el programa del RPP.
- Informa los tiempos de largada para todos los competidores
- La nota al pie denota "sujeto a una nueva verificación técnica para el auto/los autos N°…."

9.3 CADA ETAPA DEL RALLY (EXCEPTO LA ETAPA FINAL)

a) Clasificación no oficial luego del final de la última PE (no incluyendo PSE).

- Producido para revisión por parte de los Comisarios que no firman.

b) Lista de largada para la siguiente etapa

Propuesta por el Director de la Prueba. Los Comisarios pueden hacer reordenamientos.

- Firmado por el Director de la Prueba y publicado en el tiempo mencionado en el reglamento particular.
- Incluye tripulaciones que se retiraron que no declararon abandono del rally.
- La nota al pie denota "sujeto a una nueva inspección técnica para el auto/los autos N°…."

c) Clasificación no oficial parcial luego de la etapa "x".

- Firmado por el Director de laPrueba y emitida con el tiempo real publicado
- Producido cuando se conocen todas las penalizaciones ytodos los autos estimados están en el Parque Cerrado nocturno.

9.4 ETAPA FINAL DEL RALLY

a) Clasificación Provisoria

- Incluye todos los competidores que completaron el rally.
- Firmado por el Director de Prueba, aprobada por los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el reglamento particular.

. "Sujeto a los resultados de la verificación técnica final (para toda la clasificación).
. "Sujeto a los resultados del análisis de rutina del combustible para los siguientes autos…"
. "Sujeto a posteriores chequeos a ser realizados por FIA Codasur al auto N°….."
. "Sujeto a las decisiones de los Comisarios sobre el auto N°…."
. "Sujeto a los resultados de una inspección completa del motor del auto N°….."

b) Clasificación Final

Incluye a todos los competidores que largaron en el rally

- Todos los competidores que han completado el rally
- Todos los competidores que abandonaron, marcados con RET
- Todos los competidores removidos de la clasificación por el Director de la Prueba marcados con DES

- Aprobado y firmado por los Comisarios y publicado luego de expirar el tiempo para la protesta, si no se ha completado la verificación técnica final.

. "Sujeto a los resultados de la inspección técnica final

- Firmado por los comisarios y publicado luego de completada la verificación técnica final (en el caso de que se presente una solicitud de apelación, después de la verificación técnica, etc., se puede agregar una nota)

. "Sujeto a los resultados del análisis de rutina del combustible para los siguientes autos…" (en caso de que los resultados de los combustibles no estén disponibles en el evento).
. "Sujeto a posteriores chequeos a ser realizados por la FIA Codasur al auto N°….."
. "Sujeto a cualquier apelación potencial por el inscripto del auto N°.
. "Sujeto a los resultados de una inspección completa del motor del auto Nº……

9.5 CALCULO DE LOS PUNTOS DEL CAMPEONATO

Para los rallies que cuentan para los Campeonatos donde se aplican puntos de bonificación (RRSR Art. 5.1.2), los organizadores deben proporcionar una clasificación provisional para cada tramo, de modo que los Comisarios puedan aprobar la asignación de puntos antes de enviarla a la FIA.

10. LIBRO DE SEGURIDAD DE LOS MEDIOS

Se requiere una guía de seguridad específica para los medios visuales. A continuación se detalla el contenido mínimo recomendado. El Libro de Seguridad de los medios debería distribuirse a los mismos antes del inicio del rally.
Para una mejor preparación de este libro el organizador debería:

1) Invitar a un fotógrafo y/o camarógrafo deportivo profesional para inspeccionar los tramos cronometrados conjuntamente con el Oficial de Prensa y el Oficial de Seguridad apenas esté definida la ruta de rally.

2) Dentro de cada tramo identificar las áreas seguras ("áreas para fotografía") para fotógrafos y equipos de televisión. De ser posible deberá haber un estacionamiento resguardado para los medios lo más próximo posible a estas áreas y a los tramos de finalización. Si el acceso es imposible debido a restricciones de espacio y/o por seguridad, deberá comunicarse claramente en el Libro de Seguridad de los medios.

3) Las mencionadas "áreas para fotografía" deben describirse en papel adjuntando una foto con la imagen correspondiente. Deberían incluirse diagramas de cada punto indicando detalladamente:

• El número y longitud de la PE
• La hora de cierre de las PE's para los medios con chalecos
• La hora de comienzo de la PE del primer auto
• La referencia del libro de ruta y del GPS
• La zona específica para las áreas de fotografías
• Las áreas para espectadores
• El estacionamiento resguardado para los medios
• Las rutas de acceso
• La distancia, en la ruta de la PE, de las áreas de fotos de largada y fin de las PE.
• El encintado de seguridad.

4) El Oficial de Seguridad deberá aprobar la totalidad de los diagramas propuestos.

5) Los diagramas aprobados integrarán una sección en el Libro de Seguridad de los Medios.

6) Asimismo, el libro deberá incluir:

• Una descripción de los lugares de acceso autorizados a los portadores de chalecos y el tipo de actividades que pueden realizar. Esta sección deberá estar escrita en el idioma local

• Ejemplo
  - Se les permitirá caminar frente a la cinta del espectador/ límite indicador, caminar de un punto a otro del escenario y/o cruzar el escenario en los intervalos entre el pasaje de los autos de rally, siempre ajustándose a las instrucciones del comisario de seguridad. Además, los integrantes de los medios portadores de chaquetas podrán salir de los tramos cronometrados entre el recorrido de tramos repetidos, en la dirección de la ruta de rally. Esto solo estará permitido cuando esté establecido en el Libro de Seguridad de los Medios y después de que el oficial encargado de los concursantes haya anunciado la apertura del camino luego de la primera pasada de los autos del rally.
  - La áreas específicas para fotografía, exclusivas para los portadores de chalecos, deberán estar adecuadamente precintadas, firmadas y tener un acceso restringido. Los comisarios de los Medios serán informados sobre las necesidades, deberes y derechos de los medios, deberán estar identificados en las áreas de fotografía.

• Los mapas generales de todos los tramos con caminos reservados, intersección de caminos, puntos de cierre, áreas para fotografías y estacionamiento para los medios.
• Una muestra completa de todos los pases autorizados, chalecos (permanentes y por rally) y pases para los medios y para los autos de los medios.
• La identificación y manejo de los medios (Seguridad e Identificación de los Medios), según lo establecido en los anexos de las instalaciones para los mismos.

Los organizadores deberían tomar en cuenta los diferentes niveles de preparación requeridos en cada área para fotografía, de acuerdo a las circunstancias locales y a los mediospresentes equipados con chalecos.

El Libro de Seguridad de los Medios debería distribuirse a toda persona que use un chaleco y a todos los oficiales encargados de los concursantes y personal de seguridad

ANEXO III

SEGURIDAD

El texto que sigue a continuación se extrajo del Anexo H (Recomendaciones para la supervisión de la ruta y asistencia de emergencia) del Código Deportivo Internacional de la FIA como guía para los organizadores de los rallies. El texto completo se puede ver en el Anexo H.

1. ARTÍCULO 5 DEL APÉNDICE H: RALLIES (1ª. CATEGORÍA)

5.1 GENERALIDADES
5.2 PLAN DE SEGURIDAD Y OBLIGACIONES ADMINISTRATIVAS
5.3 DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS DE LA ASISTENCIA MÉDICA Y DE RESCATE
5.4 SEGURIDAD DEL PÚBLICO
5.5 SEGURIDAD DE LAS TRIPULACIONES EN COMPETENCIA
5.6 INFORME DE LOS ACCIDENTES

5.1 GENERALIDADES

Las siguientes recomendaciones deberán respetarse, pero no requieren ser incluidas en el Reglamento Particular del rally.
Cada organizador puede introducir elementos adicionales con vistas a mejorar la seguridad del público y de las tripulaciones.
El director de carrera será responsable de aplicar estas recomendaciones.
La presencia de Delegados Médicos y de Seguridad de la ADN es obligatoria para eventos que cuentan para el Campeonato Nacional de Rally.
Los Delegados Médicos y de Seguridad de la ADN pueden ser designados para cualquier otro campeonato de la ADN; en ese caso, sus funciones y autoridad se ajustarán a lo establecido en los Reglamentos Deportivos para el Campeonato Nacional de Rally y en el Suplemento 8.

5.2 PLAN DE SEGURIDAD Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

5.2.1 Deberá diseñarse un plan de seguridad que incluirá:
- Localización de la oficina principal del rally (Control del Rally);
- Nombres de las personas a cargo:
. Director de carrera,
. Adjuntos al director de la carrera.
. Oficial médico jefe (se requiere la aprobación de la FIA para los eventos del Campeonato Mundial de acuerdo con el complemento 2),
. Oficial de seguridad jefe,
. Oficiales de seguridad en cada prueba especial.
- Las direcciones y números de teléfono de los servicios de seguridad:
. Policía
. Hospitales
. Asistencia médica de emergencia
. Asistencia en caso de incendios
. Asistencia por desperfectos técnicos de los autos
. Cruz Roja (o equivalente)
- El itinerario completo con las secciones de ruta al detalle
- El plan de seguridad para cada prueba especial, el cual deberá contener todos los oficiales clave, asistencia de emergencia para todo el tramo, números de teléfonos, etc., más unmapa detallado del tramo cronometrado.
- Los organizadores y el director de carrera deberán prever una ruta alternativa para cada tramo cronometrado, para utilizar en caso de cancelación según lo mencionado anteriormente.

5.2.2 El plan de seguridad específicamente trata temas de cada una de las siguientes áreas:
- Seguridad al público
- Seguridad a las tripulaciones en competencia
- Seguridad a los oficiales del evento que
Incluye:
- Información sobre dónde están estacionados los servicios de rescate,
- Instrucciones para la intervención
- Rutas de evacuación
- Los hospitales que hay sido contactados y que serían utilizados en caso de emergencia

5.2.3 En todos los casos, se deberá contactar a las autoridades locales, o si no es posible, con una organización privada, para diseñar un plan de rescate a ser implementado en caso de accidente mayor o incidentes que no entren dentro del espectro del servicio médico en el sitio.

Los hospitales seleccionados deberán ser contactados por escrito, por lo menos de 15 días antes del rally, solicitando que se instalen servicios de emergencia a disposición.

5.2.4 Responsable de seguridad

Un oficial de seguridad jefe será designado en el reglamento particular del rally. Deberá pertenecer al comité organizador y tendrá participación en el diseño del plan de emergencia. Durante el rally estará en comunicación permanente con el control del rally, el oficial médico jefe y la largada de cada prueba especial (por teléfono o radio).

Será responsable de la implementación y cumplimiento del plan de seguridad.

5.2.5 Jefe de Seguridad de cada PE

Oficial de seguridad para el tramo cronometrado. Cada uno de ellos tendrá un oficial de seguridad que asistirá al responsable de Seguridad.

El oficial de seguridad para cada tramo asegura que el tramo cronometrado está inspeccionado y certificado de conformidad con el plan de seguridad, anterior al pasaje del auto 0.

5.2.6 Oficiales Deportivos

Los organizadores se deberán asegurar que, al realizar sus funciones, no se les pida a los oficiales que corran peligro. Es responsabilidad del organizador asegurarse de que losoficiales estén entrenados adecuadamente a este respecto. El personal deberá lucir chalecos de identificación. Los colores recomendados son:

- Jefe de oficiales de seguridad: anaranjados
- Oficial de seguridad: anaranjados con raya blanca y texto
- Post Jefe: azul con raya blanca y texto
- Medios: verde
- Responsable del tramo: rojo con texto
- Oficial encargado de las relaciones con los concurrentes: chaqueta roja
- Médico: blanco
- Radio: amarillo con marca azul
- Inspector: Negro

5.2.7 Oficiales y jefes

Los organizadores deben asegurarse de que, en el desempeño de sus funciones, los funcionarios no están obligados a ponerse en peligro.

Es responsabilidad del organizador asegurarse de que los funcionarios estén adecuadamente capacitados en este sentido.

El personal debe usar chalecos de identificación. Los colores recomendados son:

• Jefes de seguridad: naranja
• Oficial de seguridad: naranja con rayas blancas y texto
• Jefe de publicación: azul con franja blanca y texto
• Prensa: verde
• Stage Commander: rojo con texto
• Oficial de relaciones con la competencia: chaqueta roja o chaleco rojo
• Médico: blanco
• Radio: amarillo con marca azul
• Tecnicos: negro

5.3 DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS DE LA ASISTENCIA MÉDICA Y DE RESCATE

5.3.1 Generalidades

Los servicios de rescate proporcionados deberán cumplir con las estipulaciones contenidas en este capítulo. Deberán además cumplir con los requisitos legales vigentes en cada país en cuestión. Estas prescripciones se aplican a todos los eventos internacionales. Para el WRC, las prescripciones indicadas debajo son estrictamente obligatorias y en ningún caso podrán ser de carácter condicional No se aplicarán a las pruebas de carácter privado

En el caso de todo evento internacional, la FIA tiene poder de controlar la organización de los servicios médicos en cualquier momento.

La información médica técnica y las instrucciones prácticas esenciales se proporcionan en una tabla de recapitulación al final de este Anexo.

5.3.2 Personal En el Control del Rally El Jefe Médico o su asistente:

Ambos deberán estar aprobados por la ADN y serán puestos bajo la autoridad del director de carrera. Sus nombres deberán figurar en el reglamento particular.

El Director Médico es responsable de la contratación, implementación, operación y funcionamiento de los servicios de rescate y tiene autoridad sobre todos los serviciosmédicos en la organización, incluidos los equipos de rescate en lo que respecta a su contratación, capacitación y despliegue regular, y sobre todas las operaciones de rescate, incluidas evacuaciones. En consecuencia, todo el personal médico y paramédico, incluyendoaquellos reclutados directa o indirectamente por la ADN, son responsables de sus decisiones. Los organizadores están obligados a proporcionarle todos los medios materiales y administrativos necesarios para el desempeño de sus funciones.

Los documentos necesarios para la capacitación del personal a cargo de la exención están disponibles en la FIA por correo electrónico a medical@fia.com.

Un oficial médico adjunto puede ser designado para ayudarlo y ser delegado para asumir ciertos deberes, o reemplazarlo en caso de fuerza mayor.

Salvo en circunstancias excepcionales, durante el transcurso del evento, el oficial médico jefe permanecerá en el control del rally para facilitar el diálogo y la colaboración con el director de carrera en caso de accidente. Puede ser reemplazado en forma temporal por si asistente.-. En todos los casos, deberá ser posible ponerse en contacto con él.

Antes del evento:

El Jefe Médico es responsable de la parte médica del Plan de Seguridad, o del Plan de Seguridad Médico, como lo son el Director de la Prueba y el encargado de Seguridad.

Él tiene que recorrer las pruebas especiales con bastante anterioridad al rally, con el Encargado de Seguridad y/o el Director de la Prueba, en un auto similar al auto de intervención médica para establecer la correcta posición para la largada y puntos intermedios, y para asegurar que todos los servicios médicos y de seguridad estén correctamente posicionados conforme al reglamento.

Él tiene que confirmar la viabilidad y calidad de las ambulancias, el helicóptero médico y los vehículos de bomberos.

Él tiene que controlar meticulosamente que el equipamiento y provisiones en los autos médicos y de rescate estén en perfecto funcionamiento. Él tiene que controlar que ninguna de las drogas haya pasado su fecha de vencimiento.

Él es responsable por la capacidad y calidad de los hospitales designados para cubrir el rally. Él por lo tanto tiene que elegir no más de uno o dos hospitales, si es posible, que serían usados para pilotos y copilotos. Estos hospitales pueden recibir aprobación FIA y ser un punto de referencia para futuros eventos nacionales, regionales y FIA.

Durante el evento:

Cada noche él tendrá que examinar a todos los pilotos y copilotos que hayan tenido un accidente durante el día, incluso si no fue necesaria ninguna intervención médica, para asegurarse de que puedan largar el día siguiente (como lo hace el Delegado Técnico para los autos para que puedan correr en Súper Rally).

Después del evento:

Durante las dos semanas posteriores al rally, el Encargado Médico tiene que enviar a la FIA, dirigido al Delegado Médico y la Comisión Médica, un informe sobre todas las intervenciones médicas a pilotos, oficiales y espectadores. Este informe tiene que explicar las circunstancias del incidente o accidente, el horario de las intervenciones, el estado médico inicial, el tratamiento y el seguimiento médico.

Para vehículos de intervención médica y unidades de tratamiento/resucitación:

- **Médicos, calificados en resucitación** y experimentados en tratamiento pre-hospitalario de víctimas de accidentes;

- **Paramédicos,** cuya calificación para resucitación cardiovascular y respiratoria y la prácticade intubación esté probada por un diploma oficial otorgado en el país en el cual ellos ejercen (ellos pueden reemplazar a los médicos en los puntos intermedios de las pruebas especiales, y sólo en esos puntos, siempre y cuando todo herido sea examinado por un médico calificado en resucitación antes de ser derivado a un hospital);

- **Choferes,** quienes pueden ser miembros de estos equipos;
- Personal entrenado en extricación de víctimas.

Medidas particulares para el WRC:
En cada punto médico, al menos un miembro del personal tiene que tener buen dominio del idioma inglés.

Un Delegado Médico FIA, cuyo rol está definido en el Suplemento 8, es necesario en todos los casos.

5.3.3 Vehículos de intervención rapida

Su misión es proporcionar a la escena del accidente:

- Por un lado, el rescate médico apropiado;
- Por otro lado, el equipo técnico necesario.

2. **Se recomiendan dos soluciones**:

1) Dos vehículos separados, uno para el equipo "médico", uno para el equipo "técnico".

El Vehículo de intervención médica transportará:
. Un equipo médico de acuerdo con el artículo 5.3.2
. Equipo médico de acuerdo con el Suplemento 3 El Vehículo de intervención técnica transportará:
. Un equipo técnico de acuerdo con el Suplemento 3
. Dos extintores de fuego de 4 kg. con operador entrenado
. Equipo de comunicaciones adecuado para mantener contacto con el control central del rally
. Una sirena de advertencia
. Identificación adecuada
. Un juego de equipamiento básico de rescate determinado por el oficial médico jefe en colaboración con el inspector jefe, en base a los Suplemento 7 (Liberación) y 3 (Rescate).

2) Un vehículo mixto, con combinación de equipos "médicos" y "técnicos".

Llevará a bordo:
. Todo el equipamiento previsto para la intervención técnica
. El personal médico y el equipamiento previsto para la intervención médica
Se deberá llevar a bordo una camilla por lo menos en uno de los vehículos mencionados anteriormente. Los vehículos deberán ser apropiados para el terreno y deberán poder moverse rápidamente en el tramo cronometrado. El número de vehículos es determinado de acuerdo con la naturaleza, longitud y dificultad del tramo cronometrado en cuestión.
Para los autos de intervención, se recomienda una barra antivuelco de seguridad así como también el uso de casco a todos los miembros del equipo.
En todos los casos, el doctor encargado de la resucitación colocado en la largada del tramo cronometrado (o, en un punto intermedio, el paramédico entrenado en resucitación) será el primero en llegar a la escena del accidente.

5.3.4 Ambulancia equipada para resucitación

Ambulancia equipada para resucitación de acuerdo con las disposiciones del país en cuestión. La tripulación comprende un práctico en rescates, un doctor calificado en resucitación y/o un paramédico que puede ser el práctico en rescates.

5.3.5 Unidad de Tratamiento

La elección del equipo debe realizarse de acuerdo con las preferencias y prácticas locales.
Todo el personal debe estar familiarizado y entrenado para el uso del equipo seleccionado.
Los centros médicos y las unidades de reanimación están destinadas principalmente al tratamiento de cualquier persona que sea víctima de lesiones sufridas en el transcurso de la competición deportiva del deporte en cuestión. Sin embargo, podría ser posible tratar a individuos, conductores, miembros del equipo, funcionarios y espectadores por problemas médicos generales.
Por lo tanto, deben estar equipados para tratar una variedad de afecciones médicas

generales, sean o no el resultado de un trauma (equipo elegido por y bajo la responsabilidad del Director Médico). Se debe prestar especial atención a las condiciones médicas locales, ya sean causadas por condiciones climáticas (por ejemplo, un problema médico debido al calor o el frío) o no.

5.3.6 Ambulancia de evacuación.

Una ambulancia estandarizada, que cumpla con las disposiciones del país en cuestión. Cuando la condición de la baja transportada requiera resucitación, será obligatoria la presencia de un doctor calificado en resucitación

5.3.7 Helicóptero médicamente equipado.

Cuando esté prescripto, deberá cumplir con los requisitos especificados por las autoridades de aviación del país en cuestión.

Para equipamiento médico ver suplemento 5

Si correspondiera, deberá estar equipado para misiones en terrenos con ondulaciones, y en todos los casos deberá llevar a bordo un doctor calificado en resucitación. Deberá reservarse exclusivamente para la intervención en accidentes durante los tramos cronometrados o secciones de ruta. Se llama la atención de los organizadores sobre las instrucciones de la FIA: "Organización de los helicópteros para la seguridad del vuelo" y el artículo 5.5.3 d) que figura más adelante.

5.3.8 Medios de comunicación.

El oficial jefe médico deberá poder comunicarse con todos los miembros de su equipo, tanto a través de la red radial general como de un canal exclusivo de radio.

5.4 SEGURIDAD DEL PÚBLICO

Una prioridad mayor del plan de seguridad es la seguridad del público general incluyendo los espectadores. Con la posible excepción de 5.4.1, se deberán aplicar las siguientes medidas no taxativas a todos los rallies internacionales de 1º categoría.

5.4.1 Película educativa (recomendada para todos los eventos)

- 30 segundos de duración
- con comentario de un piloto o pilotos líderes, en el idioma que corresponda al país del evento
- no deberá mostrar accidentes
- no deberá ser emitido varias veces

5.4.2 Control de espectadores

a) Se deberán tomar medidas tal como se establece en el artículo 5.4.5 para advertir a los espectadores y, si fuera necesario, asegurar que cualquier persona que esté en peligro sea retirada de esas áreas.

b) Cualquier área peligrosa deberá ser identificada en el plan de seguridad. Los organizadores, con asistencia de las autoridades del orden público, identificarán y delimitarán las zonas de peligro de conformidad con el plan de seguridad, mucho antes de la llegada del público.

c) El director de carrera deberá tomar en cuenta las recomendaciones del oficial de seguridad jefe, así como las tripulaciones de los autos cero para asegurar que el tramo cronometrado sea cancelado si existen condiciones de peligro.

d) Cuando se espere la concurrencia de un gran número de espectadores para un tramo cronometrado o un tramo cronometrado súper especial, deberán colocarse equipos de seguridad especiales tales como paredes de neumáticos, paredes de fardos de paja etc. Y debe prepararse una Zona para lugar de encuentro.-

e) Se deberá impedir que el público se mueva por la ruta del tramo cronometrado mientras el tramo esté abierto para la competencia (luego del auto cero y antes del auto escoba).

f) Se deberá entregar al público las instrucciones de seguridad a lo largo del tramo cronometrado y además en todos los puntos de acceso.
g) Un número adecuado de comisarios o autoridades del orden público (policías, militares, etc.) deberá estar presente a fin de asegurar la seguridad pública durante el tramo cronometrado.
h) Los comisarios deberán lucir una chaqueta claramente identificable con la palabra "SEGURIDAD" y de acuerdo con las disposiciones (Art.5.2.6)
i) Los tramos cronometrados deberán estar situados y programados para permitir el movimiento seguro de los espectadores.
j) El acceso de los espectadores a escenarios especiales debe recomendarse solo en la zonas designadas para espectadores
k) Los caminos para evacuaciones de emergencia deben estar protegidos por agentes de policía y o comisarios o guardias de seguridad, desde el punto en que se unen a las carreteras principales que conducen a las etapas
l) Todas las vías de acceso deben indicarse con carteles especiales e información adicional.-
m) En la medida de lo posible, las áreas de estacionamiento de los medios deberían estar cerca de las áreas designadas para fotógrafos.- Habrá comisarios especiales disponibles para ayudar a los fotógrafos evitando que los espectadores se acerquen a estos lugares.-
n) Las zonas de espectadores deben estar marcadas con cercos o señales.- Estas zonas deben estar lejos de los caminos, para mantener a los espectadores dentro de un área segura.-

5.4.3 Reabastecimiento y Asistencia

Cuando tengan lugar reabastecimientos y asistencias, los organizadores deberán asegurar que se tomen las precauciones adecuadas para mantener al público a una distancia segura de las actividades potencialmente peligrosas.

5.4.4 Autos de seguridad

Todos los autos de seguridad ya sean Seguridad de espectadores, Seguridad intermedia, 000, 00 o Autos de Comisarios se denominarán Vehículos de Seguridad. El único auto conocido como el auto Cero será el que tenga un solo 0 en el costado. Otros vehículos se denominarán autos oficiales.

a) Todos los vehículos de seguridad deben estar claramente identificados, y todos los miembros de la tripulación de vehículos de seguridad también deben ser claramente identificables cuando están fuera de sus vehículos.

b) Cada tripulación debe tener un medio de comunicación con los otros Autos de Seguridad y con el Control de Rally / Director de carrera.

c) Todos los coches de seguridad deben pasar por etapas especiales a una velocidad adecuada para el vehículo que se conduce y para la condición de etapa predominante. En ningún momento se debe conducir un automóvil de seguridad de manera que ponga en riesgo a los ocupantes, funcionarios de escena o miembros del público.

d) Vehículo de Seguridad solo debe usar libros de ruta y otra información impresa suministrada por los organizadores del evento. (No deberían estar usando ninguna hoja de ruta).

e) Los automóviles de seguridad siempre deben cumplir con su horario predeterminado y asegurarse de que lo adapten para compensar cualquier retraso en la ejecución del evento.

f) Todos los automóviles de seguridad (excepto el automóvil cero) deben tener luces de techo, sirenas y un sistema de megafonía. El Auto Cero puede tener estas luces o luces de advertencia si el vehículo es adecuado, sin embargo, se recomiendan las sirenas**.**

g) Como mínimo, los eventos DEBEN tener un vehículo de seguridad (espectador) y un Auto Cero.

h) Los coches de seguridad deben tener un panel de 36 cm x 50 cm en el capó y las dos puertas delanteras, con la palabra SEGURIDAD y, si corresponde, con un número 000 o 00.

i) Los autos de seguridad deben conducirse a una velocidad adecuada que permita identificar los problemas y deben estar preparados para detenerse y resolver los mismos si es necesario.

Autos 000 y 00

a) Idealmente, 000 y 00 deberían ser vehículos adecuados que puedan garantizar un desempeño en todas las condiciones. El vehículo elegido debe determinarse de acuerdo con el lugar y los requisitos.
b) Las tripulaciones no deben usar overoles y cascos.
c) Solo se deben utilizar tripulaciones experimentadas.
d) Deben tener un método de comunicación con todos los demás autos de seguridad y Direccion del Rally y trabajar en equipo para cumplir con cualquier solicitud relacionada con el movimiento y la ubicación de los espectadores.
d) Si se usa un Sistema de Rastreo en la competencia, estos autos deben estar equipados con una unidad del sistema.

AUTO 0 (Cero)

a) Como el Auto Cero debe ser un vehículo preparado para el rally, debe presentarse para que sea revisado en la técnica previa el equipo de seguridad.
b) La tripulación siempre debe cumplir con las mismas reglas que todos los demás competidores, es decir, deben usar arneses, dispositivos FHR y monos y cascos aprobados.
c) El auto Zero no necesita estar libre de la etapa antes de que comience el primer auto.
d) Solo se debe utilizar una tripulación con al menos un miembro que tenga experiencia tanto en seguridad de eventos como en vehículos de seguridad. El conductor de un Zero Car debe ser titular de una licencia de competencia existente o haber tenido previamente una licencia de competencia.
e) El auto cero no debe ser conducido por ningún conductor prioritario de la FIA o por un conductor que se haya retirado del evento de rally.
f) El auto cero solo debe usar libros de ruta, plan de seguridad y otra información impresa suministrada por los organizadores del evento. La tripulación normalmente no debe usar ninguna hoja de ruta. La tripulación del auto cero debe estar preparada para detenerse si es necesario para asegurarse cuando vean alguna irregularidad con la diagramación de la carrera o las posiciones de los espectadores.

5.4.5 AUTO BARREDORA

Un auto de seguridad (“Auto escoba”) debe pasar por cada etapa especial después del último competidor. Estos autos deben llevar un panel en el capó y las dos puertas delanteras, mostrando una bandera a cuadros

5.4.6 Información

La información dirigida principalmente al público se emitirá de varias maneras:
- de forma escrita, hablada y por los medios televisivos
- mediante afiches
- a través de distribución de folletos
- con el pasaje de un vehículo (auto informativo), equipado con altoparlante, a lo largo de la ruta para informar a los espectadores (se recomienda 45 minutos a 1 hora antes de la largada del primer auto). El auto podrá ser reemplazado por un helicóptero equipado con altoparlantes. Esta operación puede ser repetida varias veces si fuera necesario.

5.4.7 Asistencia médica

La asistencia médica para el público es necesaria cuando hay enclaves manejados por el organizador. Aún en el caso de que la asistencia médica para el público sea organizada por una institución diferente, sigue quedando bajo la supervisión del Oficial Médico Jefe.

5.5 SEGURIDAD DE LAS TRIPULACIONES EN COMPETENCIA.

5.5.1 Despliegue de la asistencia de seguridad

a) En el comienzo de cada tramo cronometrado (incluyendo las sesiones de prueba si correspondiera):
. Uno o más vehículos para intervención médica deberán, en cada puesto, estar estacionados cerca de los vehículos de intervención técnica (liberación de personas atrapadas en vehículos, extinción de incendios, etc.)
. Una ambulancia equipada para resucitación

. Posibilidad de una ambulancia para evacuar
. Un doctor calificado en resucitación, con experiencia en tratamientos pre hospitalario de víctimas de accidentes y entrenado en liberación
. Uno o dos paramédico (2) entrenados en liberación
. 2 extintores de 4 kg. con operador entrenado
. Equipos de comunicaciones adecuados para mantener contacto con el control central del rally

Estos vehículos deberán estar estacionados después del punto de largada, a la vista y a una distancia máxima de 150 metros de ella. El punto de largada puede ser modificado si se entiende necesario permitir la correcta ubicación de estos vehículos.

b) En los puntos intermedios de la ruta:
. Uno o más vehículos de intervención médica
. Una ambulancia de evacuación
. Un médico calificado en resucitación, o posiblemente un paramédico especializado en resucitación
. Equipos de comunicaciones adecuados para mantener contacto con las oficinas principales

El número de puntos intermedios se determina por la naturaleza, longitud y dificultad de la prueba especial en cuestión. Son necesarios en cualquier caso si la longitud del tramo es de 15 km o superior, y la distancia entre dos puntos de atención médica no debería exceder ese límite. Siempre deberían de estar asociados con un punto de radio.

Debería evaluarse el número y el posicionamiento de los puntos intermedios sobre la base del tiempo recomendado que toma un piloto desde la largada del tramo al primer punto y entre cualquier punto consecutivo y el último punto y la llegada, lo cual no debería superar los 10 minutos en los vehículos de intervención usados en el rally.

Además, si la naturaleza del terreno, las condiciones del tiempo o las circunstancias particulares así lo requieren, esta distancia se puede modificar en la propuesta conjunta del oficial médico jefe y del oficial técnico jefe (el Delegado Médico de la FIA y el Delegado de Seguridad de la FIA en el caso de Campeonatos Mundiales de Rally de la FIA) al aprobar el plan de seguridad.

Tanto en los puntos de largada como en los intermedios, los vehículos de intervención deberán tener acceso directo a la ruta de una prueba especial y deberán estar posicionados en una zona segura.

c) En el punto stop de cada prueba especial:
. Dos extintores de 4 k (mínimo) con operador(es)

d) En el parque de asistencia o en una ubicación central menor a 15 km. por ruta de los tramos cronometrados en cuestión:
. Un vehículo para desperfectos operativos
. Equipos de comunicaciones adecuados para mantener contacto con el control central del rally
. Una unidad de tratamiento/resucitación de conformidad con el artículo 5.3.5
. Una ambulancia de evacuación

Ningún tramo cronometrado del rally se puede largar o reanudarse luego de una interrupción a menos que el servicio de asistencia médica inicial esté presente. Deberán proporcionarse reemplazos.

5.5.2 Despacho de los vehículos de rescate

5.5.2.1 Todas las operaciones de rescate que requieran el despacho de vehículos de emergencia serán iniciados por el director de carrera en consulta con el oficial médico jefe y con información al director del tramo. Cualquier evacuación por tierra o aire a los hospitales seleccionados deberá ser realizada utilizando las rutas determinadas previamente (5.2.2 y 5.5.3a).

5.5.2.2 En la escena de un accidente, la organización y dirección de la intervención médica serán realizadas solamente por el doctor desde el vehículo de intervención involucrado (posiblemente el paramédico calificado en el caso de un vehículo desde un punto intermedio). El personal médico deberá estar familiarizado y entrenado en el uso del equipamiento a bordo del vehículo de intervención médica, así como en la extracción de accidentados.-

5.5.3 Evacuación

a) Una ruta de evacuación deberá ser planeada para cada tramo cronometrado y deberá ser claramente mostrada en el plan de seguridad (por medio de mapa o diagrama)

b) Los servicios de emergencia de todos los hospitales cerca de la ruta deberán estar en alerta

(ver punto 5.2)

c) Si la evacuación se realiza por ruta o aire, toda víctima cuya situación grave requiera cuidados intensivos deberá ser acompañada al hospital por un doctor calificado en resucitación.

d) Si se vislumbrara la evacuación por helicóptero, se deberán respetar las siguientes condiciones:

. Cuando las condiciones del tiempo impidan el uso de un helicóptero, el director de carrera y el oficial de seguridad jefe acordarán posponer o cancelar el tramo cronometrado si el tiempo

de transferencia por ambulancia al hospital seleccionado es mayor que el tiempo considerado apropiado luego de la consulta con el oficial médico jefe

La presencia de un helicóptero no elimina la obligación de planificar la evacuación por tierra con la presencia de un médico calificado en resucitación para una baja que requiera cuidados intensivos durante el transporte.

. El tiempo de evacuación en helicóptero o en ambulancia no debe superar los 60 minutos.-

. Ver además el artículo 5.3.7.

5.5.4 Supervisión de la ruta y señalización

5.5.4.1 Marcado de tramos cronometrados

Los caminos y las rutas de acceso a los tramos cronometrados deberán estar cerradas al tránsito. Esto se deberá realizar de la siguiente manera:

a) las rutas mayores y abiertas o cualquier otra ruta a lo largo de la cual haya pasaje de tránsito, serán bloqueadas o dirigidas por comisarios, policías u otra autoridad.

b) las rutas cortas y cerradas (por ejemplo hacia granjas, etc.) serán bloqueadas o cerradas con un cartel fijado en la barrera o una cinta que avise sobre el evento y el peligro de ingresar. Será responsabilidad de los autos cero chequear que haya un método adecuado de cierre en el lugar, y deberán avisar en forma inmediata al control central del rally sobre cualquier omisión a ser corregida en forma previa al inicio del tramo cronometrado.

5.5.4.1 Los puestos de los oficiales se ubicarán a lo largo de la carrera para:

. Mantener los espectadores fuera de las áreas prohibidas por medio de tableros, barreras o cuerdas, silbatos y altoparlantes,

. Tanto como sea posible, advertir a las tripulaciones sobre cualquier obstrucción de la ruta del tramo cronometrado

5.5.4.2 En caso de que se requiera el uso de banderas rojas, se adoptará el siguiente procedimiento:

a) Deberá haber una bandera roja en cada punto de radio del tramo (situado a intervalos de aproximadamente 5 km)

b) La bandera roja se mostrará solamente a las tripulaciones Las banderas se pueden desplegar solamente por un oficial que luzca la chaqueta distintiva recomendada en el artículo 5.2.6, sobre la cual se marcará el símbolo del punto de radio. El tiempo de despliegue de la bandera será grabado y notificado al colegio de comisarios por parte del director de carrera.

c) Durante el reconocimiento, se desplegará un signo que luzca el símbolo establecido en el artículo 5.5.4.4 en el sitio de cada punto de radio. El signo puede ser más pequeño pero deberá estar claramente visible para las tripulaciones que realicen el reconocimiento para tomar nota de la localización.

d) Al pasar por una bandera roja desplegada, el piloto deberá reducir la velocidad en forma inmediata, mantener esta velocidad hasta el final del tramo cronometrado y seguir las instrucciones de cualquier oficial o piloto de auto de seguridad que pueda encontrar. Las banderas serán desplegadas en todos los puntos de radio que precedan al incidente. La omisión del cumplimiento de esta regla implicará una sanción a discreción de los comisarios.

e) No se podrá desplegar otra bandera que no sea la roja en un tramo cronometrado.

f) Se podrán usar diferentes sistemas de señalización (por ejemplo luces centellantes) en pruebas súper especiales. Se deberá incluir información completa al respecto en el Reglamento Particular.

5.5.4.3 Se deberá establecer una red radial (instalada aproximadamente cada 5 km), única para cada tramo cronometrado, para permitir que los vehículos sean rastreados y para la supervisión del transcurso del rally).

Cada punto radial deberá estar identificado en el libro de ruta y por medio de un signo de por lo menos 70 cm de diámetro, luciendo el símbolo de punto radial, una chispa negra sobre fondo azul.

Toda ambulancia dentro de una prueba especial deberá estar ubicada en un puesto de radio.

Deberá colocarse una pancarta adicional (cruz verde o roja sobre un fondo azul) ubicada debajo de la pancarta del puesto de radio en este punto.

Además debería haber pancartas de advertencia 100 o 200 mts antes de los puestos SOS de radio y médicos, con los mismos diseños que se indicaron más arriba pero sobre un fondo amarillo.

5.5.4.4 El rastreo de los vehículos deberá realizarse tanto en las oficinas principales del rally (control del rally) como por el oficial de seguridad del tramo cronometrado. Se podrá usar alguna forma de cartilla de rastreo, tanto por parte del oficial de seguridad del tramo como en el control central del rally. Cada organizador deberá diseñar y exhibir en el plan de seguridad, este procedimiento para rastrear vehículos y deberá además hacer una lista deprocedimientos a seguir en el caso de que haya un concursante perdido.

5.5.4.5 En caso de incidentes relacionados con la seguridad y control de los espectadores, los comisarios deberán cooperar con los servicios públicos, tal como se establece en el plan general, informando al control sobre cualquier incidente o accidente y permitiendo al servicio de seguridad hacer uso de los medios de comunicación del puesto.

5.5.5 Señales de SOS/OK – Seguridad de los concursantes

a) Cada auto en competencia deberá llevar un triángulo reflectante el cual, en caso de que el auto se detenga en una prueba especial, deberá ser colocado en una posición visible por un miembro de la tripulación a por lo menos 50 metros antes de la posición del auto, para advertir a los siguientes pilotos. Cualquier tripulación que no cumpla con esto quedará sujetaa una sanción a discreción de los comisarios. Este triángulo deberá ser fijado en el lugar, aúnen el caso de que el auto detenido esté fuera de la ruta.

b) Los libros de ruta contendrán una página estableciendo los procedimientos en caso de accidente, los cuales deberán incluir instrucciones en caso de accidente que involucre un miembro del público.

c) El procedimiento para el despliegue de los signos “SOS” o “OK” por parte de los competidores que hayan sufrido un accidente está establecido en las disposiciones de los Campeonatos Mundiales y Regionales de la FIA.

d) Cualquier tripulación que abandone el rally deberá informarlo a los organizadores tan pronto como sea posible, salvo en caso de fuerza mayor. Cualquier tripulación que no cumpla con esta regla puede quedar sujeta a una sanción a discreción del comisario.

5.6 DENUNCIA DE ACCIDENTES

5.6.1 Accidentes que involucren miembros del público

Si un piloto que participa en el rally está involucrado en un accidente en el cual un miembro del público presenta daños físicos, el piloto en cuestión deberá informarlo de la manera establecida en el libro de ruta.

Asimismo se deberán cumplir las leyes del país en el cual se desarrolla el evento conrelación a los procedimientos a seguir en caso de accidentes.

5.6.2 Investigaciones de accidentes

Cualquier accidente que implique una fatalidad o daños serios deberá ser denunciado a la Autoridad Deportiva Nacional, la cual deberá a su vez informarlo a la FIA

ANEXO V al Reglamento General de Rally 2026

LISTA DE CUBIERTAS HABILITADAS - con observaciones				
Marca	**Medida**	**Modelo**	**Compuesto**	**Obs.**
Hankook	180/650 R15	R213	Medio	
Hankook	160/640 R15	R213	Medio	
Hankook	150/620 R15	R213	Medio	
Yokohama	150/625 R15	A053	A50	
Hankook	150/595 R14	R213	Medio	
Dmack	145/80/15	DMG Mud	Medio	Habilitadas para categorias tracción simple en CNR y CNSP en caso de barro
Dmack	145/80/14	DMG Mud	Medio	

Obs.	Habilitar cuando haya problemas climáticos (lluvia) el calado de las cubiertas en las medidas mencionadas para los Campeonatos Nacionales de Rally y Súper Prime.

Obs.	Para las clases RC4C & RC5, se habilitan los neumáticos radiales de calle, en marcas libres, siempre respetando el tamaño autorizado. El uso de neumáticos de competición es opcional, y de optarse por estos, deberán encuadrarse a lo establecido, proveído y habilitado por el presente anexo.

Obs.	Habilitar el uso de neumáticos radiales de tipo AT/MT de uso comercial (no deportivo) para ambas categorías durante las etapas del Transchaco Rally. No obstante, en este caso, las tripulaciones deberán presentarse a las rampas de largada o llegada respetando las cubiertas habilitadas en el listado.

Cantidades

Categoría	Clases	Cantidades
TRACCIÓN INTEGRAL	RC2A	12
	RC2B	10
	RC2C	10
	RC2N	10
TRACCIÓN SIMPLE	RC4A	10
	RC4B	8
	RC4C	LIBRE
	RC5	LIBRE

Cuando el Director de la Prueba autorice el uso de cubiertas caladas, se podrá aumentar en cuatro unidades la disponibilidad permitida por cada clase.

ANEXO VI – REQUISITOS TÉCNICOS

1. REQUISITOS TÉCNICOS PARA LAS DIFERENTES CATEGORIAS Y CLASES.

1.1 Desde el año 2.019, todas las clases y autos deberán contar con un mecanismo de liberación rápida del volante a fin de poder extraer el mismo.

1.2 El mismo contara con las características establecidas en la cláusula 6.73, del Art. 254 del Anexo J al CDI o su reglamentación especifica. El mecanismo de liberación rápida es obligatorio y debe consistir en una brida concéntrica al eje del volante, color amarillo a través de anodización o cualquier otro revestimiento amarillo duradero, e instalado en la columna de la dirección detrás del volante.

1.3 Se comunica a los participantes que desde enero del año 2.023 será exigido la utilización de tanques de combustibles y acoples en cumplimiento de los estándares FIA FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999.
https://www.fia.com/sites/default/files/ft3-1999_safety_tank.pdf

1.4 En las verificaciones administrativas al final del Rally, es obligatorio el uso de carpas protectoras del piso a los efectos de desmontar los autos.

1.5 Es obligatorio, en las zonas de reabastecimiento ZR, que los vehículos con cargado de combustible de fábrica cuenten con una carpa que debe cubrir en forma completa la rueda y freno, a los efectos de evitar posibles focos de incendios por derramamiento accidental de combustible.

2. EXTENSIÓN AL ARTÍCULO 254 – ANEXO J – GRUPO N4 - CODASUR/NACIONAL

2.1 En los automóviles en cuyas Fichas de Homologación se encuentre homologada una cazoleta de amortiguador, se autoriza a fabricar las mismas respetando todas las características de las homologadas. Así mismo se autoriza a colocar un uni- ball.

2.2 El material de los elementos elásticos de los soportes de motor y caja son libres, pero no en el número de soportes.

2.3 Los espejos retrovisores exteriores podrán ser de un diseño distinto a los originales, siempre que tenga al menos una superficie de cristal de espejo de 90 cm^2.

2.4 Se permite el cambio de material de los siguientes elementos: guardabarros delantero, capot, zócalos, paragolpes delantero, paragolpes trasero, y tapa de baúl, debiendo respetar la forma y el peso mínimo correspondiente a los elementos originales.

2.5 Se autoriza en los paragolpes delanteros a realizar en forma postiza la parte inferior del mismo respetando la forma original. Dicha modificación deberá ser consultada a la Comisión Técnica de CODASUR quien podrá dar la autorización para dicha modificación.

2.6 Los discos de freno podrán ser de fabricación Mercosur respetando las dimensiones y características similares a los que figuren en la correspondiente Ficha de Homologación, admitiendo una tolerancia adicional de 1mm en el espesor del disco respecto de la dimensión que figure en la ficha que corresponda.

2.7 El peso mínimo del volante motor de los automóviles marca Mitsubishi o Subaru tendrá una tolerancia adicional de 200gr al peso que figure en la Ficha de Homologación correspondiente.

2.8 Se permite el encamisado de block de motor.

2.9 Se permite instalar una escotilla en el techo para permitir la entrada de aire.

2.10 La medida correspondiente a la altura del block de cilindros tendrá una tolerancia adicional de 0,2 mm respecto de la medida que figura en la Ficha de Homologación del vehículo en cuestión.

2.11 Se permite reforzar exteriormente el cárter de aceite copiando exactamente la forma del mismo.

2.12 Se autoriza a reforzar los pre-cap de dirección copiando la forma original en los automóviles marca Mitsubishi y Subaru.

2.13 Se autoriza a reemplazar tornillos por espárragos en los grupos mecánicos.

2.14 Se permite utilizar, radiador de agua, intercooler y radiador de aceite no original respetando las medidas exteriores originales y conservando la posición original.

2.15 En los automóviles que en sus Fichas de Homologación esté homologada una bomba de freno manual, se autoriza el uso de una bomba de freno de otra fabricación con las mismas características que se indiquen en la Ficha de Homologación correspondiente.

2.16 Los automóviles marca Mitsubishi versión EVO IX y EVO X cuyo número de chasis no corresponda a los homologados por FIA, también están autorizados a competir respetando absolutamente la Ficha de Homologación.

2.17 Se autoriza a anular 2 (dos) caños de vacío en el cuerpo de mariposa del Mitsubishi Lancer Evolution IX.

2.18 Palieres – Semiejes: El eje que une las juntas homocinéticas puede ser de fabricación nacional (no original) respetando las medidas que figuren en las correspondientes Fichas de Homologación.

2.19 Se autoriza que el chapón de protección inferior se extienda por el frente del paragolpes copiando la forma del mismo hasta un máximo de 3cm.

2.20 Es opcional la utilización del radiador de la calefacción.

2.21 Se autoriza la utilización de calipers de freno AP o Brembo sin las inscripciones STI o RalliArt. Las dimensiones y características deberán corresponder en un todo a las que figuren en las Fichas de Homologación que corresponda.

2.22 Se autoriza a utilizar los faros traseros y las ópticas delanteras genéricas.

2.23 Se permite en los automóviles Mitsubishi cuya rotula exterior de la parrilla delantera este incorporada a dicha parrilla, a reemplazarla por otra de características similares.

2.24 Se autoriza a encamisar externamente el diferencial trasero.

La presente extensión/anexo fue aprobada en reunión de CODASUR celebrada en la ciudad de Buenos Aires el día martes 5 de junio de 2012.

Anexo IX al Reglamento General de Rally 2026

CHICANAS

CONDICIONES GENERALES PARA LA INSTALACIÓN, USO Y PENALIZACIÓN DE REDUCTORES DE VELOCIDAD.

TIPO DE REDUCTORES O CHICANAS.

Para reducir la velocidad antes de determinados puntos de peligro en un tramo cronometrado se pueden utilizar chicanas, pero el organizador está obligado a buscar algún lugar alternativo en el que las chicanes no sean necesarias.

Todas las chicanas deberán aparecer en la hoja de ruta y deberán estar montadas durante los reconocimientos.

Las chicanas deben estar hechas con:

- Balas de paja
- Tanques de agua
- Muro de neumáticos unidos
- Muros de hormigón
- Tambores de Metal o Plastico
- VALLAS de Plástico
- Cintas y postes de madera.

Deberá colocarse un oficial de chicana que actuara de Juez de Hecho, en el lugar, quien a su vez estará encargado de limpiar y recolocar la chicana en caso de que alguna tripulación impacte contra la misma.

1.1. TIPOS DE CHICANAS

Podrán hacerse dos tipos de chicanas:

1. La chicana tambor, que podrá ser reemplazado por vallas de metal, plástico o similar, según las presentes condiciones y

2. Un reductor de velocidad o chicana natural, que el auto obligatoriamente deberá seguir saliendo del camino por un itinerario a seguir establecido en la hoja de ruta para el paso obligatorio del vehículo.

La chicana natural, podrá tener un tambor o delimitador similar (balas de pajas, cintas, postes de madera, vallas de plástico) que tapan el camino normal, de ser posible con cintas amarrillas o rojas que van de extremo a extremo del camino con el fin de demarcar la posición de esta.

Todas las chicanas sean de tambor o naturales, deberán figurar en la hoja de ruta y su posición deberá estar indicada claramente durante el reconocimiento.

Se recomienda si el terreno lo permite que todas las chicanas tambor, tengan su entrada por el lado derecho del camino.

PENALIZACIONES Y PROCEDIMIENTOS DE LAS CHICANAS.

1. Los tambores o vallas de las chicanas que sean derribados durante el paso del vehículo tendrán una penalización que será de 5 segundos por cada tambor derribado.
2. Si un vehículo en su intento de entrar a la chicana tambor se pasa y atropella la misma con alevosía y premeditación la penalización podrá ser de hasta 60 segundos.
3. Si un vehículo atropella la chicana tambor, no frena, con intención de destruir la misma, tendrá una penalización en minutos, determinada por los Comisarios Deportivos y una multa adicional que será establecida en el reglamento particular de la prueba.

Toda esta reglamentación es aplicable para cada una de las chicanas y se tomara la declaración del juez de hecho (fiscal de la chicana, puesto por la organización en dicha referencia) o si hubiere se podrá recurrir a la filmación (opcional, pero recomendada siempre que estuviera al alcance de la organización) realizada por la organización, luego de cada fin de sección/sector para cargarle la penalización correspondiente.

La chicana podrá estar marcada 100 mts. Antes para una referencia, no siendo esto una obligación de la organización.

Las chicanas naturales, son consideradas un itinerario a seguir, por lo tanto, el no cumplimiento de este itinerario es considerado un desvió de la hoja de ruta, la misma será informada a los comisarios deportivos que según la gravedad del caso podrán aplicar una penalización por la contravención al RGR, según la gravedad, alevosía y las circunstancias del caso.

DISEÑO RECOMENDADO DE UNA CHICANA

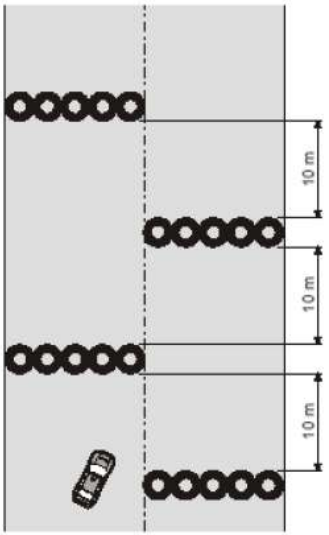


Fig. A

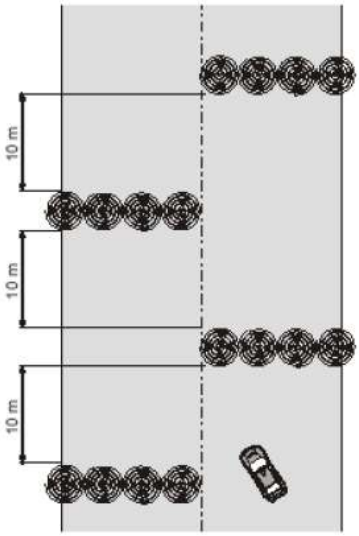


Fig. B

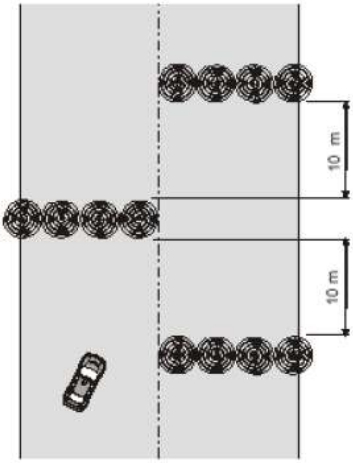


Fig. C

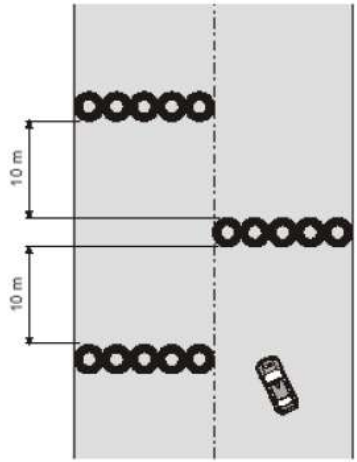


Fig. D

Anexo X al Reglamento General de Rally
REGLAMENTO PUBLICITARIO 2026

Se permite a los concurrentes colocar libremente cualquier publicidad sobre sus autos, vehículos de asistencia o apoyo que ingresen a los Parques de Reparaciones y otras áreas oficiales y en sus "boxes" dentro de los Parques de Reparaciones, siempre que la misma:

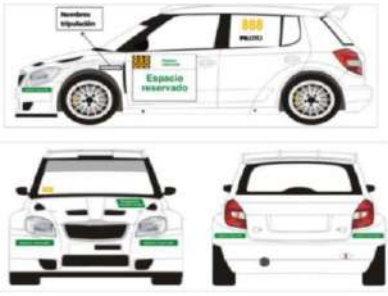
- Esté autorizada por las leyes nacionales y los reglamentos del TACPY.
- No sea contraria a los buenos usos y costumbres.
- No invada los lugares reservados por la organización para las placas, números de competición, y lugares asignados a los sponsors del evento.
- No impida la visión de la tripulación a través de los cristales (parabrisas, luneta trasera y ventanillas laterales).
- Se enmarque en la reglamentación de publicidad contraria a los auspiciantes del evento detalladas en este Anexo Publicitario.

PANELES DE LA PUERTA DELANTERA (Publicidad Obligatoria)

Quedan reservados para la organización los siguientes espacios para publicidad oficial: Dos juegos de placas en ambas puertas delanteras del vehículo:

- Una de Identificación del Rally que medirá 17 x 67 cm incluyendo un borde blanco de 1 cm. Cada una de estas placas tendrá un espacio con fondo en color negro mate para que el competidor aplique su número de competición, el cual siempre deberá estar al frente del panel. Los números serán de color amarillo fluorescente (PMS 803), de 14 cm de altura y con un ancho de trazo de 2 cm.
- La otra de patrocinantes, que medirá 40 x 40 cm. para publicidad oficial.

Cada panel con publicidad oficial se colocará en forma horizontal en el borde frontal de cada puerta. La parte superior de la placa deberá estar entre 5 centímetros y 10 centímetros por debajo del límite inferior de la ventana. No se permitirá el recorte, adaptación o modificación de los paneles entregados por la organización, salvo expresa indicación emitida en el Reglamento Particular de la Prueba.





PARAGOLPES

Quedan reservados para la organización 40 cm de ancho x 5 cm de altura en las punteras de los paragolpes delanteros y traseros para publicidad oficial.

OTROS ESPACIOS

Se reserva 43 cm de ancho x 21,5 cm de altura en el capot, ubicado en el cuarto superior del lado izquierdo (conductor) Y 20 cm de ancho por 10 cm de altura en el ángulo inferior derecho del parabrisas delantero con la numeración del vehículo.

PUBLICIDAD CONTRARIA A LA ORGANIZACIÓN

Los concurrentes / competidores podrán exhibir en sus vehículos de competición, vehículos de asistencia o apoyo y en sus boxes dentro de los Parques de Reparaciones publicidad que sea competencia de la publicidad obligatoria del organizador bajo los siguientes lineamientos:

- **Vehículos de competición:** en los vehículos de competición, las publicidades contrarias a la publicidad obligatoria del organizador, no podrán exceder un área total superior a los **seis mil centímetros cuadrados** para cada una de las marcas obligatorias. Esta disposición no rige para la marca del vehículo competidor.
- **Boxes en los Parques de Reparaciones**: en los Parques de Reparaciones o Áreas Oficiales de la competencia donde se realizan las asistencias a los vehículos de competición, las publicidades contrarias a la publicidad obligatoria del organizador en los boxes de asistencia (entiéndase como el espacio ocupado por el equipo de apoyo de cada vehículo de competición comprendiendo el espacio ocupado por sus vehículo de asistencia y apoyo, carpas, toldos, estáticas, y cualquier otro material o elemento que contenga publicidad) no podrán exceder un área total superior a **veinte mil centímetros cuadrados** para cada una de las marcas obligatorias.
- En los boxes de asistencia queda expresamente prohibido colocar banderas, estáticas o cualquier elemento conteniendo publicidad cuya altura máxima supere los tres metros midiendo desde el suelo.
- En los Parques de Reparaciones y Áreas Oficiales de la competencia queda expresamente prohibida la presencia de promotoras, exhibición, degustación y venta de productos.

El no cumplimiento de estos lineamientos será penado con hasta la exclusión de la competencia. La organización se reserva el derecho de admisión a las Áreas Oficiales de la competencia y Parques de Reparaciones de vehículos y elementos que no se ajusten a estas disposiciones.

ANEXO XI Al Reglamento General de Rally 2026

COMBUSTIBLE ÚNICO RC2A Y RC2B – PETROBRAS RALLY PARAGUAY 2026

Procedimiento para Toma de Muestras de Combustible Panta durante el Campeonato Nacional de Rally 2026

Objetivo: establecer un procedimiento estandarizado para la recolección de muestras de combustible de competición durante las pruebas, garantizando la transparencia y el cumplimiento de las normativas relacionadas con el uso del combustible único.

Alcance: Este procedimiento es aplicable a todos los competidores que participen en el Campeonato Nacional de Rally, la comisión técnica y organización del evento, bajo la dirección y supervisión del comisariato deportivo.

Responsables:

- Comisariato Deportivo: Dirección Y Control General del Proceso.
- Comisión Técnica: Supervisión y ejecución de la toma de muestras.
- Sport Network: Coordinación logística y cobertura de costos.
- Laboratorio NEXTAR: Análisis de las muestras.

Procedimiento:

<u>Preparación Previa al Evento:</u>

Sport Network coordinará con NEXTAR la cantidad de pruebas a realizar y los insumos necesarios para el análisis.
NEXTAR proporcionará dos envases, bolsas y lacres para cada competidor, destinados a la toma de muestras y contra muestras.
La Comisión Técnica elaborará rótulos codificados para cada muestra, asegurando la confidencialidad de los datos.

Toma de Muestras:

Las muestras se tomarán de manera aleatoria, eligiendo el momento y lugar durante la competencia según lo determinen en conjunto el Comisariato Deportivo con la Comisión Técnica.
En cada etapa de la competencia, los vehículos deberán estar listos para proporcionar 2 litros de combustible para el análisis.
El presidente de la Comisión Técnica designara a dos o más responsables de la recolección de muestras, asegurando que cada una esté debidamente etiquetada y codificada.
Las contra muestras o muestras testigos serán entregadas a cada competidor, quien guardará la misma, hasta la presentación de los resultados de los análisis; posteriormente, los envases deberán ser devueltos a la comisión Técnica y ésta a su vez a NEXTAR.
La no devolución del envase de contra muestra obligará al competidor al pago del valor de la misma a NEXTAR.

Protocolos de Toma de Muestras:

Las muestras se extraerán directamente del tanque de combustible del vehículo de competición o de la línea de alimentación de combustible al motor.
Se utilizarán envases limpios que serán entregados únicamente por NEXTAR.
Cada muestra se dividirá en dos partes: una destinada al análisis y otra como contra muestra, en caso de requerir verificación adicional.

Transporte de Muestras:

Una vez recolectadas las muestras, el comisariato Deportivo determinará el responsable de transportarlas al laboratorio NEXTAR para su análisis.
Las muestras se trasladarán en condiciones que garanticen su integridad y eviten alteraciones, siendo selladas y lacradas en una caja.

Análisis de Muestras:

NEXTAR llevará a cabo los análisis conforme a los estándares establecidos y **enviará los resultados exclusivamente a los miembros del Comisariato deportivo con copia al Presidente de la Comisión Técnica**
Los resultados no se compartirán con individuos o entidades ajenas, garantizando así la confidencialidad del proceso.

Manejo de Anomalías:

En caso de detectarse anomalías en el uso del combustible único, la Comisión Técnica elevará su dictamen al Comisariato Deportivo; quienes aplicarán los procedimientos correspondientes.
El Comisariato Deportivo establecerá sanciones pertinentes por negativa a la toma de muestras, incumplimiento de normativas o detección de aditivos no permitidos.

Registro y Documentación:

Se mantendrá un registro de todas las muestras tomadas, que incluirá el código asignado a cada muestra, el competidor involucrado y los resultados de los análisis.
El proveedor del combustible deberá brindar un informe detallado de la cantidad de litros cargados por cada vehículo de competición durante el evento.
Estos registros formarán parte de la documentación oficial del evento y estarán disponibles para auditorías si fuese necesario.

Conclusión: Este procedimiento garantiza un control riguroso sobre la utilización del combustible único durante las competencias, promoviendo la equidad y la integridad del campeonato.