

REGLAMENTO DEPORTIVO AUTOMOVILISTICO DE LA REPUBLICA ARGENTINA – AÑO 2010

CAPITULO I

Introducción y Principios generales

1. **REGLAMENTO NACIONAL DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO:** El Automóvil Club Argentino, en su carácter de Autoridad Deportiva Nacional, conforme el reconocimiento que la Federación Internacional del Automóvil (FIA) le otorga como único Club Nacional, poseedor y depositario del Poder Deportivo, calificado para aplicar el CDI y todas sus normas complementarias y regir el deporte automotor en la República Argentina, sanciona el presente Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA).

El presente Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA) está compuesto por:

- El Código Deportivo Internacional-2003.
- Prescripciones Generales que se aplican a todos los Campeonatos de Rally fiscalizados por la CDA y las FRAD.
- Código de Banderas (Anexo “H” CDI).
- Prescripciones Generales para las competencias en Pista.
- Nómina de Federaciones afiliadas.

El presente reglamento entra en vigencia el 1º de enero de 2009.

- 1.1 **PRINCIPIO DE INTERPRETACIÓN DEL RDA:** El presente RDA será obligatoriamente aplicado a través en toda actividad de su materia que se realice en el territorio de la República Argentina, sea de carácter nacional o zonal, incurriendo las instituciones, autoridades y participantes que no lo hicieran en causal de descalificación a efectos de futuros otorgamientos de licencias, designaciones y permisos de organización.

Para la resolución de conflictos emergentes de la actividad deportiva nacional y/o zonal, serán de aplicación los reglamentos particulares, es decir, los Reglamentos Deportivos y Técnicos de cada Campeonato, los Reglamentos Particulares de cada evento, siendo el presente RDA y el CDI supletorios y de aplicación en los casos no previstos.

Las Federaciones Regionales de Automovilismo Deportivo deberán aplicar este RDA mediante el ejercicio del poder deportivo parcialmente delegado en su jurisdicción por la CDA como requisito inexcusable de la legitimidad de su accionar.

La interpretación definitiva del RDA la dará en todos los casos la CDA.

2. **CUESTIONES COMERCIALES RELACIONADAS CON EL DEPORTE AUTOMOVILISTICO:** Ningún organizador, agrupación de organizadores, asociación o promotor, cuya(s) prueba(s) forme(n) parte de un Campeonato, Trofeo o Copa fiscalizado por la CDA podrá, sin acuerdo y autorización escrita previa de la CDA, vincular a empresas u organizaciones comerciales a tales Campeonatos, Trofeos o Copas.

3. **PUBLICACIÓN DE DISPOSICIONES DEPORTIVAS:** Las disposiciones y decisiones deportivas adoptadas por los órganos competentes serán consideradas conocidas inmediatamente de emitido el comunicado correspondiente, que estará a disposición de los interesados en la sede de dichos órganos, cuando ellas sean de carácter genérico y desde su notificación fehaciente por vía postal o telegráfica en el domicilio declarado o en forma de notificación personal en la sede de la CDA cuando se refiera a casos particulares.

Cuando la decisión corresponda al Comisario Deportivo en ejercicio de sus funciones, la notificación se hará en forma personal, debiendo en tales casos asegurarse que los destinatarios de la medida la hayan conocido, siendo de carácter particular o hayan podido fácilmente conocerla cuando sea de índole general.

La publicación de tales disposiciones y decisiones deportivas no generará otra

responsabilidad que la deportiva para las autoridades que las adoptan, el Ente Fiscalizador que corresponda, la CDA, el ACA o la FIA Los afectados no podrán valerse de ellas para intentar demanda alguna bajo pena de descalificación.

4. NOMENCLATURAS Y DEFINICIONES: La nomenclatura, las definiciones y abreviaturas indicadas a continuación, además de las previstas en el Capítulo II del CDI, se adoptarán en este Reglamento y en los Reglamentos Particulares y sus anexos, en las disposiciones y comunicaciones referentes a la entidad deportiva y serán de empleo general.

5. SIGLAS - DEFINICIONES:

ACA:	Automóvil Club Argentino.
CDA:	Comisión Deportiva Automovilística.
CDI:	Código Deportivo Internacional. Conjunto de normas emanadas de la F.I.A para regir el deporte automovilístico, en el orden internacional y en forma supletoria del RDN de cada país, en el ámbito del mismo.
CNK	Comisión Nacional de Karting.
CODASUR	Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana.
FRAD	Federación Regional de Automovilismo Deportivo.
RDA	Reglamento Deportivo Automovilístico (R.D.N. del país).
EF	Ente Fiscalizador
C de O	Comité de Organización.
RPP	Reglamento Particular de la Prueba.
RC	Reglamento de Campeonato.
RTR	Reglamento Tipo de Rally.
MS	Manual de Seguridad.
PE	Prueba Especial (Rally).

6. MARCA DEL AUTOMÓVIL: Por marca se entiende el nombre de la empresa bajo el cual es públicamente conocido cierto modelo.

Cada caso no previsto será objeto de una decisión específica de la F.IA en el ámbito internacional y de la CDA en el orden nacional.

En el caso de los vehículos de fórmula de carrera o sport prototipo, se entiende por marca del automóvil el conjunto chasis-motor.

Cuando el constructor del chasis utilice un motor de procedencia distinta a su propia fabricación, el vehículo se considerará como híbrido y el nombre del constructor del motor se asociará al del constructor del chasis, aún cuando se trate de un motor de marca conocida. El nombre del constructor del chasis deberá preceder siempre al del constructor del motor.

En el caso en que un campeonato o torneo fuera ganado por un vehículo híbrido, se concederá el título al constructor del chasis.

7. AUTOMÓVILES DE COMPETICIÓN: Automóviles construidos por unidad y únicamente destinados a competición.

8. AUTOMÓVILES IDÉNTICOS: Automóviles pertenecientes a una misma serie de fabricación y que tienen la misma carrocería exterior e interior, las mismas partes mecánicas y el mismo chasis. Ese chasis puede ser parte integrante de la carrocería en el caso de un conjunto monocasco.

9. MODELO DEL AUTOMÓVIL: Automóvil perteneciente a una serie de fabricación que se distingue por una concepción y una línea exterior determinada de carrocería y por una misma ejecución mecánica del motor y de la tracción de las ruedas.

10. VENTA NORMAL: Es la distribución a la clientela por el servicio comercial del constructor.

- 11. HOMOLOGACIÓN:** Es la comprobación hecha por la CDA de que un modelo de automóvil determinado y sus partes principales han sido construidas en serie suficiente para poder estar clasificado entre los grupos existentes en la reglamentación técnica de los automóviles. El pedido de homologación debe ser presentado en la CDA por el constructor o importador oficial del vehículo y dará lugar a su registro en la CDA, mediante una ficha de homologación.

Debe ser hecha de conformidad con un reglamento especial denominado "Reglamento de Homologación" establecido por la CDA

Toda homologación de un modelo construido en serie caducará cinco años después del abandono definitivo de la construcción en serie de dicho modelo o cuando la producción anual sea inferior al 10% del mínimo de la producción del grupo considerado. La CDA podrá disponer de oficio la prórroga de la vigencia de cualquier homologación.
- 12. FICHA DE HOMOLOGACIÓN:** Todo modelo de automóvil homologado por la CDA tendrá una ficha descriptiva denominada ficha de homologación en la cual estarán indicadas las características que permiten identificar dicho modelo.

Esta ficha define al vehículo tal como lo indica el constructor. Según el grupo en el cual participan los concursantes, en competencias nacionales las modificaciones estarán indicadas en la reglamentación técnicas vigente aprobada por la CDA para la categoría, grupo o clase.

La presentación de las fichas de homologación a la verificación técnica previa a la largada podrá ser exigida por el organizador, quien tendrá derecho de negar la participación del concursante en caso de su no presentación. Cuando la comparación de un modelo de automóvil con su ficha de homologación dejara entrever una duda cualquiera, los Comisarios Técnicos deberán informarse en el manual de mantenimiento editado para el uso de los concesionarios de la marca o bien en el catálogo general que contiene la lista de las piezas de repuestos.

En el caso de que esa documentación no se manifieste suficientemente precisa, será posible efectuar verificaciones directas por comparación con una pieza idéntica disponible en un Concesionario Oficial de la marca del vehículo.

Corresponde al concursante procurarse la ficha de homologación y la o las fichas anexas concernientes a su automóvil en la CDA debidamente autenticadas.
- 13. PARTES MECÁNICAS:** Son todas las necesarias para la propulsión, suspensión, dirección y frenado así como todos los accesorios móviles que son necesarios o no para su funcionamiento normal.
- 14. CLASES:** Agrupación de vehículos determinada principalmente por su cilindrada, por su motor o por otros criterios de distinción.
- 15. CATEGORÍA:** Agrupamiento de vehículos de competición considerándose la naturaleza de los mismos, ej.: Turismo, Gran Turismo, Monoplazas, Sport, etc.

Las categorías pueden estar divididas en grupos o clases.
- 16. GRUPO/CLASE:** Agrupación de vehículos de competición dentro de una categoría, según sea el grupo de preparación, cantidad de autos fabricados, y otros parámetros afines. Puede estar dividido en clases.
- 17. COMPETENCIA ZONAL:** Una competencia es zonal cuando es realizada o fiscalizada por una o varias Federaciones Regionales e incluida en los respectivos calendarios zonales.
- 18. PRUEBA:** Competencia o tentativa de cualquier tipo ya sean en ruta o en circuito.

El concepto se amplía a las clasificaciones y ensayos.
- 19. REGULARIDAD:** Prueba en la que la velocidad no es factor determinante de la clasificación, caracterizándose primordialmente por el estricto cumplimiento impuesto de

promedios por el organizador, fiscalizadas mediante la toma de tiempos por controles secretos y autocontroles, con precisión de segundo o fracción de éste.

20. **AUTOCONTROL:** En pruebas de Regularidad, es la referencia en la que se ha omitido deliberadamente la hora ideal de paso y que debe ser provista por cada competidor.
21. **REUNIÓN PREVIA:** Reunión previa obligatoria de los participantes anterior a una competencia en la cual las autoridades les imparten directivas.
22. **ORGANIZADOR :** Entidad civil, titular de un permiso de organización o empresa promotora, o promotor licenciado, responsable de la programación de una manifestación deportiva automovilística.
23. **ENTE FISCALIZADOR (EF):** Es la Institución con facultad para controlar y fiscalizar la actividad deportiva automovilística regida por el presente R.D.A, en la esfera territorial de su competencia.
Son: el Automóvil Club Argentino, en todo el territorio del país para competencias de carácter internacional, incluidas o no en el Calendario Internacional; la CDA para las de carácter nacional, incluidas o no en el calendario nacional; y las F.R.A.D para competencias de carácter zonal celebradas en los territorios de su respectiva jurisdicción.
24. **FEDERACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FRAD):** Organismo que agrupa dentro de su respectiva jurisdicción a las distintas Instituciones que tienen por objeto principal la práctica oficial del automovilismo deportivo en la zona que abarca cada Federación, la cual controla con sus propios medios las respectivas competencias, mediante las normas del presente RDA, en forma parcial.
25. **PRIMA DE PARTIDA:** Retribución de dinero, o en especies que se otorga a todos los competidores - o sólo a alguno de ellos - que largan una prueba automovilística, asignada por el organizador, patrocinante y/o promotor de la competencia; La prima de partida puede ser oficial si consta en el R.P.P o simplemente privada, si es otorgada por personas físicas o jurídicas distintas del organizador.
26. **PROMOTOR O EMPRESA PROMOTORA:** Toda persona física o jurídica, que con fines de lucro o no, en forma ocasional o habitual, aporte los medios o procure la obtención de los mismos, para posibilitar la realización de una competición automovilística.
27. **CIRCUITO:** Recorrido utilizado para la realización de carreras, cuyas largadas y llegadas coinciden generalmente en un mismo punto. Los circuitos pueden ser temporarios, semi-permanentes o permanentes, según la existencia o no de instalaciones fijas y la continuidad de su disponibilidad para realizar competencias.
28. **PRIMERA POSICIÓN:** Lugar de privilegio en la grilla de partida de toda competencia, ya sea en series o finales.
29. **RANKING - PRIORIDADES:** Ordenamiento preestablecido de los pilotos para asignarles su ubicación en una Prueba o, los números distintivos de acuerdo a su posición en campeonatos anteriores. Determinarán el lugar que les corresponderá a los participantes, en los sorteos del orden de largada (Rally) o, la ubicación en la largada de una competencia (Circuito); según el tipo de prueba de que se trate.
Para las Pruebas en Circuitos, los reglamentos de Campeonatos de cada categoría deberán aclarar la metodología a aplicar para definir el Ranking. Por ejemplo, para determinar un ranking se podrá aplicar una de estas condiciones:
 - Tomar solo el resultado de las posiciones del Campeonato del año precedente.
 - Tomar el resultado de las posiciones del Campeonato del año precedente y

adicionar a cada participante los puntos del Campeonato en curso y, a partir de una determinada carrera, establecer que se continuará con las posiciones del Campeonato en disputa.

También los reglamentos de Campeonato, podrán establecer para un número determinado de pilotos, un orden de Prioridad, que será un beneficio que tendrá el participante para largar una prueba determinada, si por alguna razón de fuerza mayor, no reglamentaria, no logró clasificarse.

La numeración que se asigna a cada participante en pruebas de circuito, será determinada por cada Ente fiscalizador, según las características de la categoría y se especificarán en los reglamentos de campeonato.

Para las Pruebas de Rally, las Prescripciones Generales aprobadas por la CDA, establecen las pautas aplicables a los campeonatos de la especialidad.

30. **DIRECTOR DE EQUIPO:** Es un representante legal licenciado, designado por un concurrente, para representarlo en todos los actos previstos por las reglamentaciones deportivas, asumiendo todas las funciones y obligaciones del mismo en forma solidaria.
31. **COPILOTO:** Pasajero habilitado para conducir oficialmente en pruebas y categorías habilitadas para su participación, el cual deberá estar provisto de la licencia correspondiente.
32. **NAVEGANTE:** Toda persona licenciada que interviene en un rally o prueba similar como copiloto o acompañante, y que tiene por función la verificación de la ruta, indicar el recorrido y controlar la marcha mediante los instrumentos de navegación.
33. **LICENCIADO:** Persona física o jurídica titular de una licencia emitida por un ente fiscalizador (CDA y/o FRAD).

CAPITULO II

LICENCIAS DEPORTIVAS NACIONALES Y ZONALES

Art. 34 PILOTO:

La CDA establecerá anualmente los procedimientos que deberán cumplimentar los aspirantes de Licencias Deportivas. Cada piloto deberá completar los formularios con todos los datos exigidos y además aprobar los siguientes exámenes:

- APTITUD FISICA: (En Gabinete Médico a determinar por la CDA- Licencia Médica de FRAD ó Licencia Medica extendida por la Fuerza Aérea Argentina.
- APTITUD CONDUCTIVA (si correspondiera)
- TEST DE NORMAS DE CONDUCCION DEPORTIVA, CODIGO DE BANDERAS Y CONOCIMIENTO DE PRINCIPALES REGLAMENTACIONES.

Art. 34.1 REQUISITOS OBLIGATORIOS:

Para la solicitud de una Licencia Deportiva de Piloto, se deberá cumplimentar lo siguiente:

- a) Ser mayor de 21 años de edad.
- b) Abonar los aranceles que anualmente fije la CDA
- c) Aprobar los exámenes indicados en el artículo 34 del presente.

Art. 35 LICENCIA PARA MENORES:

Siendo menor de edad, entre 18 y 21 años, se deberá presentar autorización legalizada, según modelo aprobado por la CDA.

Las Licencias para Aspirantes menores entre 16 y 17 años de edad y que no posean registro de conductor, serán emitidas o autorizadas, solamente por la CDA en los siguientes casos:

- a) Con antecedentes de Karting certificados por Autoridad competente.
- b) Con autorización de sus Padres o Tutor Legal, según texto aprobado por la CDA y estar las firmas certificadas ante Escribano Publico y por Colegio de Escribanos o por Juez de Paz.
- c) Con Licencia Médica Nacional, de FRAD afiliada o Fuerza Aérea, aprobada.

Reunidos los requisitos citados, la CDA, emitirá una Licencia Deportiva "PROVISORIA", apta para autos de Fórmulas o para autos de Turismo (Promocional). Debiendo en todos los casos quedar establecido en la misma para que categoría está emitida.

Igualmente para el ámbito zonal, la CDA a requerimiento de una Federación afiliada podrá autorizar se otorgue una Licencia a un menor para una categoría promocional de su jurisdicción (ver Art. 42.2).

La solicitud deberá ser presentada no menos de quince (15) días antes de la competencia que desee participar.

Art. 36 GRADUACION DE LAS LICENCIAS NACIONALES DE PILOTO:

La Licencia Deportiva otorgada por la CDA será válida exclusivamente para las categorías comprendidas en el Grado de Licencia para la que fue extendida.

La CDA conforme lo establece el Anexo “L” del CDI, en el orden nacional dispone los siguientes Grados de Licencias de Pilotos, para las categorías a las que se puede acceder, según los antecedentes deportivos, la potencia y características de los vehículos.

- **GRADO “A”:** Campeonato Internacional de Fórmula 3000 de la FIA, Campeonatos CART/IRL.
- **GRADO “B”:** Todas las carreras de los Campeonatos FIA no mencionados precedentemente. Todas las demás carreras internacionales libres; las demás carreras, categorías y campeonatos que puedan estar especificadas en los reglamentos nacionales de la CDA como organizadora de sus campeonatos.
- **GRADO “C”:** Mínima exigencia para todas las carreras inscriptas en el calendario internacional de la FIA y no mencionadas más arriba.
Para categorías Nacionales de autos de Turismo, Rally y autos de Fórmulas.
- **GRADO “H”:** Para autos Clásicos de Turismo y Sport Históricos.
- **GRADO “G”:** Para Karting Nacional e Internacional.

Art. 36.1 ANTECEDENTES DEPORTIVOS:

Las Licencias Grado “A”, serán expedidas, de conformidad con lo establecido en el CDI. Todas las demás licencias serán expedidas después de la comprobación de todos los antecedentes deportivos nacionales y/o zonales, además del comportamiento del piloto, certificados por la Autoridad competente, los cuales serán sometidos a consideración de la Mesa Directiva de la CDA, quedando a su exclusivo criterio el otorgamiento o no, de las correspondientes licencias.

Art. 36.2 EMISION DE LICENCIAS:

Todas las licencias deportivas de las categorías que integran los Campeonatos Argentinos y Campeonatos Monomarcas, fiscalizados en forma directa por la CDA, serán emitidas “**exclusivamente**” por la CDA, en su Sede Central o, en los eventos que componen los campeonatos.

Las FRAD solo están habilitadas a emitir licencias deportivas y médicas exclusivamente para las categorías de su actividad deportiva zonal.

Asimismo, y para el orden nacional, la licencia médica emitida por una FRAD afiliada, será aceptada sin más trámite que su presentación para solicitar una licencia nacional para participar en categorías que fiscaliza la CDA directamente (ver art. 42.3).

La CDA y/o las FRAD, podrán exigir a los Pilotos aspirantes a las categorías Promocionales, rendir una prueba de suficiencia en circuito, cuando no dispongan de antecedentes deportivos a su satisfacción y además, responder un cuestionario sobre conocimiento del Código de Banderas y Reglamentaciones Deportivas.

Art. 37 ASCENSOS DE CATEGORIA:

El ascenso de categoría a un Grado superior, únicamente podrá ser otorgado por la CDA debiendo ser solicitado con la debida antelación a fin de evaluar los antecedentes del aspirante.

Una licencia de grado superior habilita para participar en categorías de menor graduación.

Art. 38 LICENCIA PROVISORIA:

La CDA y/o las FRAD, tendrán el derecho de otorgar una Licencia con carácter

“Provisoria”, para un número determinado de competencias. El piloto así licenciado será observado en su comportamiento y resultados, a efectos de evaluar el otorgamiento definitivo de su licencia o el rechazo de la misma.

Art. 39 VIGENCIA:

Todas las Licencias Deportivas tendrán su vencimiento anualmente los días 31 de Diciembre.

Art. 40 CONCURRENTE:

Conforme la definición del artículo 44 del CDI, la CDA y cada FRAD en su jurisdicción, establecerán anualmente los procedimientos, aranceles, formularios y demás requisitos que deberán cumplimentar los solicitantes de estas licencias deportivas.

Art. 40.1 REQUISITOS OBLIGATORIOS:

En el momento de solicitar la Licencia de Concurrente, se deberá completar un formulario, declaración jurada, en el que se asume la responsabilidad deportiva que implica tal licenciamiento conforme al RDA, detallándose todos los datos correspondientes al vehículo inscripto.

El solicitante deberá ser mayor de 21 años de edad o emancipado, debiendo asimismo acreditar su identidad con la presentación de documentos (DNI, CI, LC, LE, o PASAPORTE) o la documentación oficial que acredite su emancipación ante la CDA o la FRAD, según corresponda.

Al titular de la licencia se le entregará un documento en el que figuran sus datos personales, el número de Licencia de Concurrente, la Categoría y el número del auto de competición que le corresponde para el campeonato en el que está participando (este último dato no figurará en el caso de Rally).

Se emitirá una Licencia de Concurrente por cada auto participante.

Art. 40.2 RESPONSABILIDAD:

El titular de la Licencia de Concurrente será en todos los casos responsable de las transgresiones a los reglamentos vigentes, conforme lo expresado por el artículo 123 del CDI y los Reglamentos de Campeonatos.

Si el concurrente fuera sancionado, en termino de tiempo o en fechas del Campeonato que esta disputando, deberá hacer entrega a la CDA o a la FRAD según corresponda, su Licencia de Concurrente, mientras dure dicha sanción, quedando automáticamente suspendida la concurrencia del vehículo hasta el cumplimiento de la misma.

Art. 41 NAVEGANTE

Conforme la definición del artículo 46 del CDI, el solicitante de una licencia de navegante, deberá cumplimentar el examen de Aptitud Psicofísica correspondiente, en los gabinetes médicos autorizados por la CDA o por la FRAD, según corresponda y tener pleno conocimiento de las reglamentaciones deportivas vigentes.

Asimismo deberá ser mayor de 21 años de edad o siendo menor entre 18 y 21 años de edad, deberá presentar una autorización conforme a las disposiciones establecidas para tal fin por la CDA.

En ningún caso dicha licencia habilita a conducir regularmente un auto de competición.

No se permite en ningún caso la expedición de licencia de navegante a un menor de 18 años.

Art. 42 LICENCIAS DEPORTIVAS Y MEDICAS ZONALES:

Cada FRAD, siguiendo las disposiciones del presente RDA, dentro de su respectiva jurisdicción, emitirá anualmente licencias deportivas para las categorías que fiscalice.

Art. 42.1 ACEPTACION DE NORMAS:

Se supone que una FRAD, conoce y acepta todas las normas que rigen el otorgamiento de licencias deportivas y médicas, establecidas por el presente RDA.

Art. 42.2 REQUISITOS OBLIGATORIOS PARA OTORGAR LICENCIAS:

Siendo menor de edad, entre 18 y 21 años, se deberá presentar autorización legalizada, según modelo aprobado por la CDA.

A los menores de edad, desde los 16 años, sin registro de conducción, solamente se les podrá otorgar Licencia Deportiva Provisoria, cuando la misma sea autorizada por la CDA, previo haberle remitido la siguiente información:

- a) La categoría para la cual se solicita la licencia debe estar aprobada en la CDA como promocional.
- b) Deberá presentar antecedentes de karting certificados por autoridad competente.
- c) Cumplir con los requerimientos legales correspondientes a los menores de edad.

Para la solicitud de una Licencia Deportiva de Piloto los aspirantes deberán aprobar los siguientes exámenes:

- APTITUD FISICA: (En Gabinete Médico a determinar por la FRAD). Será válida Licencia Médica extendida por la Fuerza Aérea Argentina.
- APTITUD CONDUCTIVA.
- TEST DE NORMAS DE CONDUCCION DEPORTIVA - CODIGO DE BANDERAS Y CONOCIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS.

Asimismo se deberá cumplimentar lo siguiente:

- Ser mayor de 21 años de edad.
- Siendo menor de edad, entre 18 y 21 años, se deberá presentar autorización legalizada, según modelo aprobado por la CDA
- Abonar los aranceles que anualmente fije la FRAD.

Art. 42.3 ACEPTACION DE LICENCIAS MEDICAS:

La CDA aceptará para las categorías que integran los Campeonatos bajo su fiscalización, toda **Licencia Médica** emitida por cualquier FRAD afiliada.

Art. 42.3.1 OBLIGACIONES GENERALES:

Las FRAD para emitir las licencias médicas, deberán dar estricto cumplimiento a todos los requisitos, análisis y exámenes que se establecen el presente RDA.

El valor de las Licencias Médicas, lo establecerá cada Federación, según sus costos locales.

Art. 43. LICENCIAS DEPORTIVAS:

Cada FRAD empleará los formularios de Licencias, con los textos aprobados y/o con los mismos utilizados en la CDA, para lo cual se deberán solicitar con la debida antelación para su remisión.

Las fotografías de los solicitantes, podrán ser de color o blanco y negro, debiendo preferentemente estar incluidas en las Licencias emitidas, (Medicas, Piloto, Navegante o Co-Piloto) con excepción de las de Concurrente.

Toda licencia emitida (Médica o Deportiva), obligatoriamente, deberá ser entregada “plastificada”, una vez firmada por el solicitante; por el Médico responsable con su sello aclaratorio y número de matrícula habilitante o por la Autoridad Deportiva, correspondiente a la Federación, según el tipo de licencia que se trate.

Art. 43.1 LICENCIA DE CONCURRENTE:

Es obligatorio emitir una licencia de Concurrente para cada autor participante de conformidad a lo previsto en el artículo 44 del CDI. Cada FRAD en su jurisdicción, establecerá anualmente los procedimientos, aranceles, formularios y demás requisitos que deberán cumplimentar los solicitantes de estas licencias deportivas.

Art. 43.2 LICENCIAS DE NAVEGANTE:

Para el ámbito Zonal, el solicitante de una licencia de navegante, deberá cumplimentar el examen de Aptitud Psicofísica correspondiente, en los gabinetes médicos autorizados por la FRAD y tener pleno conocimiento de las reglamentaciones deportivas vigentes.

Asimismo deberá ser mayor de 21 años de edad o siendo menor entre 18 y 21 años de edad, deberá presentar una autorización conforme a las disposiciones establecidas para tal fin por la CDA

En ningún caso dicha licencia habilita a conducir regularmente un auto de competición.

No se permite en ningún caso la expedición de licencia de co-piloto o navegante a un menor de 18 años.

Art. 44 LICENCIAS MEDICAS NACIONALES Y ZONALES.

GENERALIDADES

Conforme a las disposiciones del presente RDA, todo piloto, copiloto o navegante, antes de tramitar cualquiera de estas licencias deportivas, deberá obtener la Licencia Médica habilitante.

CONDICIONES MINIMAS PARA SU OTORGAMIENTO:

Los aspirantes a la Licencia Médica, deberán someterse en los gabinetes médicos autorizados a los siguientes requisitos:

Art. 44.1 EXAMENES MEDICOS:

A cargo de especialistas correspondientes:

- Examen clínico.
- Examen ortopédico y traumatológico.
- Examen oftalmológico.
- Examen neurológico.

ANALISIS DE LABORATORIO:

- Hemograma.
- Eritrosedimentación
- Acido úrico en sangre.
- Urea en sangre
- Glucemia
- K.P.T.T.
- Análisis de orina completo.
- Grupo sanguíneo
- Factor R.H

ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS:

- Teleradiografía de tórax.
- Electrocardiograma.
- Electroencefalograma.
- Entrevista y test psicológico.

EXAMEN CLINICO:

Serán efectuados por un profesional especializado, quien contará en el momento del examen con la totalidad de los análisis antes detallados, con carácter de obligatorio.

EXAMEN ORTOPEDICO – TRAUMATOLOGICO:

Será realizado por un especialista en la materia, quien en el caso de duda podrá requerir estudios complementarios de la especialidad, preferentemente deberá contar con los análisis y estudios complementarios.

EXAMEN OFTALMOLOGICO:

a) Agudeza visual:

1. Antes o después de corrección, al menos 9/10 en cada ojo, u 8/10 en un ojo y 10/10 en el otro.
 2. Todo sujeto que tenga una agudeza visual disminuida y no mejorable en un solo ojo, pero teniendo obligatoriamente una visión controlateral, corregida o no, igual o superior a 10/10 puede obtener una licencia de conductor con las siguientes condiciones y después de un examen efectuado por un oftalmólogo especialista.
 - Conformidad con los puntos b); c) y d) siguientes.
 - Estado del fondo de ojo excluyente de una retinopatía pigmentaria.
 - Toda lesión, antigua o congénita, será estrictamente unilateral.
La ceguera unilateral es una contraindicación absoluta
- b) **Visión de los colores normal:** (en caso de anomalía, recurso a la Tabla de Ishihara, y en caso de error Test de Farnsworth o sistema análogo); en todo caso, no pueden darse errores en la percepción de los colores de las banderas utilizadas en las competencias.
- c) **Campo de visión estática:** De 120° como mínimo; los 20° deben estar indemnes de toda alteración.
- d) **Visión estereoscópica:** Funcional. En caso de anomalía, recurso a los Test de Wirth, de Bagolini (cristales estriados) o test análogos.
- e) **Corrección de la visión:** Se admiten las lentes de contacto, a condición:
 - que las hayan usado desde al menos doce meses y cada día durante el tiempo significativo.
 - y que el oftalmólogo las certifique apropiadas para las carreras de automóviles.

EXAMEN NEUROLOGICO:

El mismo deberá ser realizado por un medico especialista quien evaluará clínicamente, desde un punto de vista neurológico al postulante y contará para su dictamen con los análisis y estudios complementarios, en especial el E.E.G.

ENTREVISTA Y TEST PSICOLOGICO:

Será realizado por un profesional en la materia, quien como mínimo tendrá que efectuar:

Cuestionario desiderativo

Test de Bewder

Art. 44.2 NORMAS DE PROCEDIMIENTO:

Los exámenes y estudios complementarios, deberán ser realizados por organismos oficiales o en su defecto por instituciones privadas debidamente reconocidas por la Autoridad Deportiva que refrenda la licencia.

Los profesionales actuantes en los exámenes y estudios que componen la licencia médica estarán informados de que los exámenes y estudios que avalen con su firma habilitan al destinatario para la conducción deportiva automovilística.

El ACA por intermedio de la CDA podrá a través de sus asesores médicos actuar de oficio y suspender una licencia médica cuando mediara causa que puedan comprometer la seguridad del licenciado y/o terceros.

Cuando el licenciado haya sufrido una enfermedad que requiera ser sometido a tratamiento médico o un accidente que por su gravedad haga presumir que pueden existir lesiones no manifiestas, caducará su licencia médica y deberá cumplimentarla nuevamente no antes de los diez (10) días del alta médica de ocurrido el accidente.

Las FRAD autorizadas a emitir licencias médicas nacionales, además de dar cumplimiento a las normas precedentes, deberán girar mensualmente a la CDA copia de las historias clínicas de los licenciados, a efectos de mantener constantemente actualizado el archivo correspondiente.

Art. 45 EXAMEN MEDICO POSTERIOR A UN ACCIDENTE O ENFERMEDAD:

Cuando un licenciado tenga un accidente, ya sea durante una competencia o en otra circunstancia o padezca una enfermedad que haga presumir que puedan existir lesiones no manifiestas, caducará su Licencia Médica.

Pudiendo ser exigible en tales casos que el licenciado, presente a la CDA lo siguiente:

- a) Un certificado confidencial, dirigido a la Comisión Médica Nacional, el cual contenga el diagnóstico, pronóstico y alcance de la herida o enfermedad.
- b) Una autorización de información confidencial, por escrito entre la Comisión Médica Nacional y el Médico, Hospital o Clínica donde lo están tratando.

A partir de la fecha del accidente o del descubrimiento de la enfermedad o incapacidad, no podrá participar ningún licenciado en eventos deportivos bajo el control de la CDA, hasta que no reciban autorización por parte de esta.

Luego de obtenida el alta correspondiente, deberá solicitar turno a la CDA para un nuevo control médico para su rehabilitación o efectuar el examen médico anual completo.

El licenciado que no dé cumplimiento a lo indicado precedentemente, podrá ser pasible de las sanciones previstas en el RDA y CDI.

Art. 46 LISTA DE AFECCIONES Y ENFERMEDADES INCOMPATIBLES CON EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO:

- Diabetes que exija tratamiento de insulina, epilepsia.
 - Afecciones y enfermedades que pueden estar sujetas a la apreciación de la Comisión Médica Nacional: Infarto de miocárdio e isquemia miocárdica, valvulopatía o afecciones graves o descompensadas, limitación funcional de las articulaciones de la mano, superior al 50 % y que afecten al mismo tiempo a dos o más dedos de la misma mano.
 - No se admitirán las amputaciones salvo en el concerniente a los dedos de la mano, en los que la función de aprehensión debe conservarse en los dedos.
 - No se admitirán, en principio, las prótesis ortopédicas.
- El límite funcional de las grandes articulaciones cuando exista debe ser inferior al 50 %.

Art. 47 EMISION DE LICENCIAS PARA PILOTOS DISCAPACITADOS:

CONDICIONES PARA LA EMISION:

- a) Esta Licencia se reserva para personas físicamente discapacitadas, pero se excluyen aquellas personas que sufren enfermedades incompatibles con la práctica de deportes automovilísticos o que padecen algún defecto ocular que no los habilita para ello, de acuerdo con el criterio vigente de la FIA
- b) El criterio para el otorgamiento de esta Licencia se basa en tres niveles:

- MEDICO: Evaluación de la aptitud física del solicitante.
 - DEPORTIVO: Evaluación de la aptitud del solicitante para conducir, evaluación de su capacidad para salir del vehículo por sus propios medios en el caso de peligro inmediato (accidente, incendio, etc.)
 - TECNICO La CDA debe emitir un certificado que indique las modificaciones que deben hacerse a su vehículo.
- c) El piloto discapacitado, una vez que solicita la licencia debe pasar por un examen médico que será efectuado por un miembro de la Comisión Médica Nacional un Médico designado por la CDA

Si el Médico que examina esta de acuerdo en que debe otorgarse la licencia para personas discapacitadas, el solicitante deberá someterse a una prueba de manejo, preferentemente en un circuito y en presencia de una Autoridad de la CDA, con el fin de evaluar sus habilidades.

Asimismo como ya se mencionara anteriormente, se juzgará del mismo modo su habilidad para salir del vehículo por sus propios medios y lo más rápido posible. Específicamente, debe moverse de la posición de sentado a parado; debe poder, en la posición boca abajo, darse vuelta hacia ambos lados; debe poder desenredarse verticalmente utilizando un brazo y del mismo modo salir lateralmente.

Finalmente, el solicitante de tal licencia debe presentar un formulario técnico, describiendo toda modificación efectuada al vehículo.

Una vez que la CDA haya recibido las evaluaciones médicas, técnicas y deportivas, tomará la decisión final en cuanto al otorgamiento o rechazo de la licencia para pilotos discapacitados.

Art. 47.1 PRACTICA DEL DEPORTE AUTOMOVILISTICO POR PILOTOS DISCAPACITADOS:

La Comisión Médica Nacional, establecerá el alcance de la licencia que se emita a un discapacitado, el cual podrá participar solamente en eventos tipo Rally con partida por separado a cada competidor y para las pruebas en pista, se deberá otorgar habilitación especial.

CAPITULO III
PROCEDIMIENTOS PARA LAS PENALIDADES Y APELACIONES

Art. 48 PENALIDADES:

PROCEDIMIENTOS:

Cada una de las penalidades indicada en el artículo 153 del CDI, podrán imponerse en forma directa o después de elaborarse las actuaciones, según corresponda.

Las penalidades impuestas por el Ente Fiscalizador de que se trate serán aplicadas previa citación del interesado, quién en la audiencia que se señale a tal fin deberá presentar su defensa por escrito ofreciendo en ese mismo acto su prueba de descargo y hacerse acompañar por los testigos de que intente valerse o indicar los mismos con nombre y domicilio si no pueden concurrir en ese acto, quedando descartados si no concurren a la nueva audiencia que se designe.

El inculpado deberá actuar en forma personal.

En caso de tratarse de cuestiones de índole técnica mecánica, podrá ser acompañado ó asistido por un profesional técnico durante su declaración, al solo efecto de responder preguntas del Tribunal.

No podrá hacerlo mediante poder o mandato de otras personas.

Si al presentarse lo hace acompañado de un letrado, este podrá estar presente en la declaración sin emitir opinión salvo autorización expresa del instructor del sumario para alguna aclaración..

En caso de falta de presentación del escrito de defensa o ausencia del interesado o de sus testigos a la audiencia señalada, el procedimiento seguirá su curso en el estado en que se encuentra.

De la sanción primaria que se aplique, el interesado deberá ser notificado en forma fehaciente para que haga uso de su derecho de apelación en los plazos fijados.

Cuando lo estime conveniente la CDA o la FRAD podrá disponer que la penalidad establecida sea redimible por el pago de una suma cuyo monto deberá establecer en el fallo respectivo según las particularidades del caso y antecedentes del inculpado, quien no tendrá derecho a proponer por su parte al cambio de la sanción por una multa.

Quedan eximidas de tales procedimientos las sanciones declaradas inapelables o cuando se trate de una Exclusión dispuesta por los Comisarios Deportivos originadas en cuestiones técnicas.

La sanción de descalificación no será redimible por multa en ningún caso.

Art. 49 TERMINOS DE LA SUSPENSION:

La suspensión a licenciados podrá ser impuesta por número de competencias o por plazos de tiempo, conforme a las modalidades que resulten aplicables a juicio del órgano que impone la sanción.

Si la sanción es por plazo de tiempo, no se computará a tal fin el transcurrido desde la fecha de la última competencia del campeonato en la categoría en que se impuso la sanción, hasta la fecha de la primera competencia del año siguiente, de la misma categoría.

Si la suspensión es por competencias se considerará su número con respecto a la categoría en que interviene el sancionado. Si el numero de competencias por el que se aplica la sanción, excede a las pruebas faltantes para terminar el campeonato del año,

las restantes serán cumplidas a partir de la primera fecha del campeonato del año siguiente.

El Ente Fiscalizador, podrá dejar en suspenso el cumplimiento de una sanción de suspensión, por un plazo que se deberá establecer en cada caso.

La suspensión a Instituciones, autoridades deportivas, vehículos y demás entidades o personas indicadas en el Art. 152 del CDI, sólo podrá ser impuesta por plazos de tiempo determinado.

En ningún caso el sancionado podrá tomar parte en cualquier carácter en ninguna competencia nacional o zonal, mientras dure el plazo de la sanción.

Art. 50 LUGAR DE COMISION DE ACTOS ANTIDEPORTIVOS:

Son pasibles de sanción las conductas antideportivas de los licenciados o, contrarias al correcto comportamiento que deben observar los mismos, aunque tengan lugar fuera del marco de los actos que componen una manifestación deportiva, quedando este último caso a criterio de la autoridad deportiva que también podrá aplicarla a los licenciados por inconductas de miembros notorios de sus equipos aunque no sean licenciados.

EXCLUSION:

La Exclusión dispuesta por los Comisarios Deportivos, conforme a los Artículos 141 y 158 del CDI, es la pena por la cual se priva a un licenciado, de participar o seguir participando durante una competencia, por la comisión de actos o actitudes antideportivas y contrarias al CDI; al RDA; los Reglamentos de Campeonatos y demás disposiciones aplicables a las pruebas.

Cuando la trasgresión sólo es conocida por el Comisario Deportivo al término de las Pruebas durante cuyo transcurso tuvo lugar la infracción, la Exclusión implicará la desclasificación del infractor de la Prueba en cuestión. En este caso, esta sanción será apelable, al igual que las infracciones por cuestiones técnicas, dándose solamente curso a la apelación cuando el hecho sea en la Prueba Final.

Si la trasgresión hubiese sido detectada en Pruebas de Clasificación o Series Clasificatorias, la Exclusión no podrá ser apelada.

Art. 51 ACUMULACION DE PENALIDADES:

Las penalidades previstas en el presente RDA, podrán ser acumuladas conforme a la naturaleza y gravedad de la infracción sancionada.

Podrán acumularse sanciones principales entre sí y sanciones principales y accesorias, siempre que ellas no resulten incompatibles, debiendo ser especificadas en cada fallo o caso.

Art. 52 MODO DE COMPUTAR LOS PLAZOS:

Los plazos de sanciones previstas en el presente Reglamento, serán computados por días, meses o años y comenzarán a la cero hora del día siguiente al de la sanción.

Los plazos de procedimiento para hacer valer derechos e interponer recursos, serán computados tomando en cuenta sólo los días hábiles y comenzarán a la cero hora del día siguiente a la fecha en que quedó notificado el interesado, salvo cuando se trate de recursos contra decisiones de los Comisarios Deportivos, en cuyo caso previamente deberá mediar la intención de apelar prevista en el artículo 181 del CDI

Art. 53 APELACIONES

JURISDICCION: (ART. 180 CDI):

La presentación de un recurso de apelación en tiempo y forma, interrumpe el efecto de una penalidad aplicada por el Ente Fiscalizador.

- a) La CDA, por intermedio de la Mesa Directiva o del Tribunal de Apelaciones establecido por el Art. 187 del CDI, constituyen el Tribunal de última instancia según los casos facultado para resolver en forma definitiva todo diferendo que pudiera surgir en el orden nacional con motivo del deporte automovilístico en general, o de una competencia en particular.

Conforme lo establece el artículo 181 del CDI, un Concurrente tendrá derecho de apelar una decisión final de los Comisarios Deportivos de una Prueba, debiendo para tal fin manifestar su intención de apelar por escrito y abonando la caución establecida por el Ente Fiscalizador, dentro de la hora siguiente de publicación de los resultados oficiales definitivos.

- b) Cada una de las FRAD afiliadas a la CDA constituyen en sus respectivas jurisdicciones, mediante sus órganos correspondientes, el tribunal de última instancia facultado para resolver en forma definitiva los diferendos que pudieran surgir en sus respectivos ámbitos zonales, con motivo del deporte automovilístico regional o, de una competencia zonal en particular con excepción de los casos previstos en el artículo 54, en los cuales la FRAD deberá actuar en la forma prevista en el artículo citado.

Art. 54 ARBITRARIEDAD MANIFIESTA:

Se considera arbitrariedad manifiesta, cuando por resolución final de una FRAD el afectado ha sido privado de su derecho de defensa previa a la resolución del caso o por cualquier otra deficiencia en el curso del procedimiento contrario a las normas reglamentarias vigentes; como también cuando en la resolución final se advierta una notoria y evidente desproporción entre la falta cometida y la sanción aplicada por la FRAD, la cual en todos los casos debe ajustarse a la escala de Penalidades indicadas en el artículo 153 del CDI y normas concordantes.

Este recurso podrá ser interpuesto igualmente por los Clubes afiliados a las FRAD o por directivos de los mismos, contra resoluciones de las mismas que juzguen como arbitrariedad manifiesta.

El escrito de apelación fundamentando la arbitrariedad, deberá ser presentado en tiempo y forma, forma indicados en el artículo 58 inciso c). El arancel de apelación por Arbitrariedad Manifiesta, es de \$5.000.-

Ante la presentación del recurso por parte del afectado, la FRAD deberá elevar las actuaciones a la Mesa Directiva de la CDA y esta, previo al estudio de la apelación, deberá resolver la existencia o no de la arbitrariedad, devolviendo las actuaciones sin más trámite, si esta es rechazada.

En caso de hacer lugar a la apelación, la Mesa Directiva de la CDA, resolverá reabrir las actuaciones y disponer las medidas que estime necesarias para resolver el fondo de la cuestión, o bien ordenar que las mismas vuelvan a la Federación para su nuevo tratamiento haciéndole saber las deficiencias detectadas.

Si se hace lugar al recurso presentado, siendo resuelto a favor del apelante y modificando el fallo de la FRAD, además de reintegrarle la suma abonada en concepto de arancel de apelación ante la CDA, la Federación deberá reintegrar al mismo las cantidades que este le hubiese abonado durante el trámite del caso.

Los recursos por arbitrariedad manifiesta, serán resueltos como única instancia por la Mesa Directiva de la CDA y su fallo será definitivo.

Si ante cualquier nota o presentación de un interesado que se considere claramente perjudicado por una resolución de la FRAD, pero que no haya invocado un recurso de arbitrariedad manifiesta y la Mesa Directiva considera que en realidad ha existido en forma clara y manifiesta una notoria arbitrariedad por parte de dicha FRAD, podrá disponer de oficio la existencia de tal arbitrariedad, resolución debidamente fundada.

En tal caso deberá hacerlo saber al afectado, y si este lo ratifica, deberá fundar el recurso y abonar el arancel por la apelación, luego de lo cual el expediente será tratado por la Mesa Directiva de la CDA para resolver el recurso.

Art. 55 APELACION NACIONAL Y ZONAL: (ART. 182 CDI).

- a) La apelación nacional, tanto contra las resoluciones de Comisarios Deportivos como contra los fallos de la Mesa Directiva según corresponda, deberá hacerse por escrito, estar firmada por el recurrente y acompañada del comprobante del depósito, correspondiente.
- b) Igual procedimiento aplicarán las Federaciones Regionales, en sus ámbitos respectivos y con los mismos efectos.
- c) Cuando la Mesa Directiva actúe como Tribunal de última instancia, en los casos apelables ante los Comisarios Deportivos, ordenará el procedimiento indicado a continuación en el Art. 57 y una vez cumplido el mismo, previa presentación del escrito fundando el recurso, o a falta de éste, dictará la resolución definitiva.

Art. 56 TRIBUNAL NACIONAL DE APELACIONES Y TRIBUNAL DE APELACIONES DE LAS FRAD:

La CDA propondrá a la CD del ACA la designación de los miembros para conformar el Tribunal de Apelaciones Nacional.

Las Federaciones Regionales de Automovilismo Deportivo deberán constituir sus propios Tribunales de Apelaciones de acuerdo con sus respectivas normas estatutarias.

Ninguno de los Tribunales mencionados precedentemente pueden estar constituidos por personas que hayan tomado parte como concurrentes, pilotos o miembros de tripulaciones de automóviles participantes, ni como autoridades, u oficiales deportivos, en la competencia; o hecho motivo de un pronunciamiento del Tribunal sobre el particular; o cuando haya participado ya en una decisión; o resolución sobre el caso en cuestión; o cuando directa o indirectamente están involucrados en el asunto considerado.

Art. 57 PROCEDIMIENTO DE LA APELACION:

Una vez interpuesto el recurso de apelación ante el Ente Fiscalizador, dentro de los plazos que correspondan, éste deberá elevar las actuaciones, con toda la prueba producida al Tribunal de Apelaciones o a la Mesa Directiva según corresponda, los cuales notificarán en forma fehaciente al apelante de la fecha que se señale para la presentación del escrito fundando su recurso, si no lo hubiese hecho con antelación.

Ante los Tribunales de Apelaciones no podrán presentarse nuevas pruebas, pero el mismo, de oficio, podrá requerir las medidas que estime necesarias para la mejor resolución del caso apelado.

Haya o no presentación del escrito fundando el recurso, el procedimiento seguirá su curso hasta el fallo definitivo.

Con el escrito de apelación, el recurrente deberá acompañar el recibo que justifique el pago del derecho de apelación, cuyo monto será fijado anualmente por la CDA o la FRAD correspondiente.

En caso de falta de pago dentro del plazo fijado para la apelación, este recurso será declarado desierto, sin más trámite, quedando firme la sanción apelada.

Art. 58 PLAZOS PARA LAS APELACIONES: (ART. 185 CDI).

Los plazos para interponer los recursos son los siguientes:

- a) Dos días hábiles, contra las resoluciones de los Comisarios Deportivos que apliquen la sanción, a contar de la notificación de la misma al inculpado, en forma fehaciente. Dentro de ese plazo el inculpado que hubiere previamente manifestado su intención de apelar a los Comisarios Deportivos.
- b) Cinco días hábiles, contra las resoluciones del Ente Fiscalizador que sean susceptibles de apelación ante el Tribunal de Apelaciones respectivo

Con esta apelación no podrán aportarse nuevas pruebas y en caso de no hacerse uso del recurso dentro del plazo establecido, el mismo será declarado desierto, quedando firme lo resuelto anteriormente.

- c) Ocho días hábiles, en los casos de apelación ante la Mesa Directiva de la contra resoluciones de las FRAD, que se consideren casos excepcionales de arbitrariedad manifiesta, debiendo en ese acto fundarse por escrito y en forma amplia las causales de la presunta arbitrariedad y acompañarse toda la prueba de que intente valerse en adelante.

En todos los casos que anteceden, con excepción del inciso a) los recursos de apelación podrán interponerse por telegrama debiendo ser confirmado por un escrito firmado por el recurrente dentro de los plazos indicados y acompañado por el comprobante del depósito correspondiente a la suma establecida para cada caso de apelación, sin lo cual se considerará como no presentada.

Art. 59 PLAZOS PARA LOS FALLOS DE LOS TRIBUNALES DE APELACIONES:

El Tribunal de Apelaciones de la CDA o de las FRAD, deberá pronunciar su fallo dentro del plazo de treinta días a contar de la fecha en que le fueron elevadas las actuaciones con motivo de apelaciones interpuestas contra fallos que hayan emanado del respectivo Ente Fiscalizador.

Sólo por circunstancias especiales el fallo podrá exceder de ese plazo y, en tal caso, el mismo deberá indicar las causas.

Art. 60 FALLO DEL TRIBUNAL DE APELACIONES: (ART. 189 CDI):

El Tribunal de Apelaciones, según corresponda, podrá resolver que la decisión apelada sea revocada o que la pena sea aumentada o disminuida, pero en ningún caso podrá disponer que una competencia sea disputada nuevamente.

Art. 61 REEMBOLSO DE LA SUMA DEPOSITADA:

Al resolver una apelación, la Mesa Directiva de la CDA, el Organo Ejecutivo de la Federación Regional correspondiente o el Tribunal de Apelaciones en su caso, dispondrán si todo, o parte del depósito, debe ser reintegrado al apelante, si el resultado del fallo hace lugar total o parcialmente a la apelación; no será devuelto si el apelante, en cualquier instancia del recurso abandone o desista del mismo.

CAPITULO IV FEDERACIONES REGIONALES

Art. 62 AFILIACION DE FEDERACIONES:

Los pedidos de inscripción al Grupo de Federaciones Regionales existentes deberán ser formulados ante la CDA.

REQUISITOS:

Como requisito indispensable para su aceptación; el grupo solicitante deberá reunir, por lo menos, tres entidades con domicilio legal y real dentro de la jurisdicción de la Federación, tener personería jurídica y establecer en sus Estatutos, como objeto social, el fomento y desarrollo de la actividad deportiva automovilística.

Deberá asimismo, comprometerse a dar cumplimiento a los deberes y obligaciones establecidos en el RDA, sus Anexos y disposiciones complementarias emitidas por la CDA

JURISDICCION:

la delegación del ejercicio del Poder Deportivo Parcial, incluirá la jurisdicción zonal que abarcará la nueva Federación, no pudiendo invadir otras Federaciones Regionales, salvo que, de común acuerdo con las mismas, propongan a la CDA modificar su jurisdicción actual.

Art. 63 RETIRO DEL PODER DEPORTIVO PARCIAL:

Conjuntamente con el retiro del ejercicio del poder deportivo parcialmente delegado a una Federación, de acuerdo al Art. 5 del CDI, la CD del ACA puede excluir a la misma del grupo de Federaciones Regionales afiliadas, en forma directa y sin más trámite.

Puede asimismo excluirla a pedido de la Mesa Directiva de la CDA, cuando ésta eleve su petición fundada, en alguna de las siguientes causales:

- a) Contravenir en forma inexcusable las disposiciones de la FIA, del CDI, del RDA y las resoluciones del ACA como A.D.N. o de su CDA cuyo desconocimiento no podrá invocar en ningún caso.
- b) Perder su personería jurídica o no actualizar la vigencia de la misma, en los términos y plazos legales o cuando no proceda en tiempo y forma a la renovación estatutaria de sus autoridades o cuando la actividad deportiva decaiga en forma tal que no cumpla con los fines para los cuales fue creada.
- c) Desacatar o no responder reiteradamente los pedidos que le formule la Mesa Directiva de la CDA y no cumplir sus obligaciones financieras con el ACA, la CDA u otros miembros afiliados.
- d) Ser motivo de reiteradas denuncias sobre irregularidades, malos manejos o arbitrarios, que hagan presumir que no existe por parte de la Federación una administración normal de la misma o cuando hay un evidente abuso de sus atribuciones debidamente acreditado.

La existencia de tales causales será invocada por la CDA, a su solo juicio y hecha conocer a la CD del ACA

La exclusión una vez dispuesta en forma directa o a pedido de la CDA, es definitiva e inapelable.

Art. 64 INHABILITACION DE FEDERACIONES:

En los casos indicados precedentemente con las letras a) y d) del artículo anterior, la Mesa Directiva de la CDA podrá inhabilitar deportivamente por un tiempo que determinará expresamente a la Federación, mientras duren las causas que dieron motivo a la medida.

La inhabilitación traerá aparejada la suspensión de todos los derechos de la Federación cuestionada indicados en el RDA

Art. 65 INTERVENCION DEPORTIVA DE FEDERACIONES:

En caso de inhabilitarse deportivamente a una Federación, la Mesa Directiva, si lo estima necesario, podrá designar un interventor o una Comisión Interventora, para hacerse cargo de la actividad deportiva de la región, a fin de garantizar la continuidad de las competencias programadas sin perjudicar a las instituciones que componen la misma ni a las categorías que fiscaliza.

La intervención tendrá amplias facultades para actuar exclusivamente en el ámbito deportivo, para el cumplimiento de su gestión, debiendo mantener permanentemente informada a la CDA

Art. 66 RESPONSABILIDAD SOLIDARIA:

En todos los casos indicados en el RDA y en especial en los artículos anteriores, los miembros de las Comisiones Directivas de las Federaciones cuestionadas, serán responsables personal y solidariamente con la misma.

Art. 67 CAMPEONATOS REGIONALES:

Las FRAD anualmente establecerán las condiciones en que se desarrollarán los Campeonatos Regionales en su respectiva jurisdicción, sujetos a su propia reglamentación.

Cada FRAD podrá instituir Campeonatos Regionales incluyendo categorías de su jurisdicción distintas a las del Calendario Nacional.

Dos o más FRAD podrán organizar Campeonatos en forma conjunta incluyendo categorías Regionales, debiendo previamente establecer las condiciones a que se someterán los participantes.

Las condiciones y requisitos para la asignación de puntos para la obtención del título de Campeón Regional deberán ser establecidos por cada FRAD anualmente.

Cualquier piloto licenciado de una Federación podrá participar en otra jurisdicción zonal, con la sola presentación de su licencia, en calidad de invitado y sin puntos, en una sola competencia.

CALENDARIOS DEPORTIVOS:

Cada FRAD determinará las fechas que integrarán cada Campeonato Regional, una vez conocido el Calendario Nacional de competencias que fiscaliza la CDA

En caso de cambios de fechas en los Calendarios Nacionales, las FRAD afectadas serán informadas por la CDA, las cuales deberán tratar de facilitar el desarrollo de la actividad nacional, mediante la consecuente adaptación a la misma de los torneos regionales.

Las competencias que integran los Campeonatos Regionales, deberán ser organizadas por Entidades afiliadas a las FRAD o por un Organizador autorizado, que cumpla con los siguientes requisitos.

- a) Disponer de un circuito aprobado por la FRAD
- b) Presentar ante la FRAD el RPP, Manual de Seguridad del Circuito y la nómina de Autoridades de la Prueba para la aprobación de aquella, con la debida anticipación.
- c) Contratar los seguros correspondientes al evento de conformidad con la reglamentación que al respecto dicte la CDA anualmente.
- d) Solo se podrán realizar hasta tres competencias fuera de su jurisdicción zonal, debiendo estar previamente autorizada por la FRAD correspondiente. Eventualmente podrá aumentarse a más de tres fechas con expresa autorización de la CDA, la cual en cada caso evaluará las necesidades de las FRAD.

PRESCRIPCIONES GENERALES

CONTENIDO

CAPITULO I	Definiciones
CAPITULO II	Condiciones Generales
CAPITULO III	Reglamento Particular
CAPITULO IV	Oficiales
CAPITULO V	Inscripciones
CAPITULO VI	Seguro
CAPITULO VII	Tripulaciones
CAPITULO VIII	Itinerario - Libro de Ruta Tarjeta de Tiempos
CAPITULO IX	Placas de Rally y Números de Competición
CAPITULO X	Publicidad
CAPITULO XI	Circulación
CAPITULO XII	Reparaciones - Asistencia – Reabastecimiento
CAPITULO XIII	Neumáticos - Rueda de Repuesto
CAPITULO XIV	Reconocimiento
CAPITULO XV	Verificación Técnica – Controles Administrativos
CAPITULO XVI	Largada y Nueva Largada
CAPITULO XVII	Tarjeta de Tiempos
CAPITULO XVIII	Procedimiento para el Funcionamiento de los Controles.
CAPITULO XIX	Pruebas Especiales
CAPITULO XX	Parque Cerrado
CAPITULO XXI	Resultados
CAPITULO XXII	Empates
CAPITULO XXIII	Minutas - Informes Finales

CAPITULO XXIV	Reclamaciones y Apelaciones
CAPITULO XXV	Cobertura Justa e Imparcial
CAPITULO XXVI	Ceremonia de Inicio del Rally

PRESCRIPCIONES GENERALES QUE SE APLICAN A TODOS LOS CAMPEONATOS DE RALLY FISCALIZADOS POR LA C.D.A. DEL A.C.A. Y LAS F.R.A.D.

El propósito de las presentes Prescripciones Generales (las Prescripciones) es establecer el marco de las reglas aplicables a la organización de rallies que se disputen en el territorio de la República Argentina.

Cualquier infracción ó desviación a estas reglamentaciones serán informadas a los Comisarios Deportivos quienes podrán imponer una penalización de acuerdo a lo dispuesto por los Arts. 152 y 153 del RDA / CDI.

Las Prescripciones detallan, completan y en ciertos lugares clarifican las condiciones generales descriptas en los siguientes:

- * Código Deportivo Internacional y sus Anexos (el Código).
- * Reglamento Deportivo Automovilístico (R.D.A.)
- * Reglamento del Campeonato Argentino de Rally
- * Reglamentos de Campeonatos Regionales de Rally
- * Reglamentos de Copas de Rally

Sólo la CDA del ACA puede conceder excepciones a las Prescripciones y a los Reglamentos que de ella dependan.

Estas prescripciones tienen vigencia a partir del 1 de Enero de 2009.

I DEFINICIONES

1.1 Rally de primera categoría (prueba deportiva)

Prueba en camino con una velocidad promedio impuesta, que se desarrolla entera o parcialmente en caminos abiertos al tránsito normal. Un rally consiste en un sólo itinerario, que debe ser seguido por todos los autos, o de varios itinerarios que convergen en el mismo punto de reagrupamiento fijado de antemano, y al que luego sigue un único itinerario.

La ruta puede incluir una o varias pruebas especiales, así como tramos de enlace.

1.2 Día

Cada parte del rally, separado por un tiempo mínimo de detención fijo.

1.3 Prueba Especial

Pruebas de velocidad cronometradas en caminos cerrados para rally.

1.4 Sectores

Los itinerarios entre dos controles horarios se denominan sectores.

1.5 Sección

Puede ser determinado entre:

- la largada y un reagrupamiento.
- dos reagrupamientos sucesivos.
- reagrupamiento y la llegada de la etapa o del rally.

1.6 Reagrupamiento

Una detención programada por los organizadores con las condiciones de Parque Cerrado que tiene control horario de entrada y de salida, para permitir, por un lado que se siga el programa, y por el otro, para reagrupar los autos que están en carrera.

El tiempo de detención puede variar de una tripulación a la otra.

1.7 Neutralización

Tiempo durante el cual las tripulaciones son detenidas por los organizadores del rally por cualquier motivo.

1.8 Parque Cerrado

Zona en la cual no se pueden hacer reparaciones ni intervención externa alguna, excepto en los casos expresamente provistos para ello por los Reglamentos de Campeonato y/o por el Reglamento Particular del Rally.

1.9 Anexos

Comunicación escrita que es parte integrante del Reglamento particular de un rally y está destinado a modificar, clarificar o completar a este último.

Los anexos deben estar numerados y fechados. Los concurrentes (o miembros de la tripulación) deben confirmar que los han recibido mediante firma.

Los anexos son emitidos:

- por los organizadores, hasta el comienzo de la verificación técnica. Están sometidos a la aprobación de la CDA, salvo en lo relativo a modificaciones del itinerario, o al programa de reconocimientos.
- por los comisarios deportivos de la prueba (los Comisarios Deportivos), durante todo el desarrollo de la competencia, excepto por modificaciones en el itinerario que pueden ser hechos por el Director de la Prueba.

1.10 Tarjeta de tiempos

Tarjeta destinada a los sellos y la anotación de tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario.

1.11 Concurrente

Entidad física o legal.

1.12 Tripulación

La tripulación está conformada por dos personas a bordo en cada automóvil. Los dos miembros de la tripulación se denominarán piloto y copiloto y/o navegante.

1.13 Duración de un Rally

Un rally comienza con la Verificación Administrativa y Técnica inicial y finaliza cuando expira uno de los siguientes tiempos límites, cualquiera sea el último.

- Límite de tiempo para Protestas, Apelaciones o el final de toda audiencia.
- Final de la Verificación Administrativa y Técnica Final realizada de acuerdo al RDA.
- Final de la Entrega de Premios.

II CONDICIONES GENERALES

2.1 Vehículos admitidos

2.1.1 Serán admitidos los automóviles técnicamente comprendidos dentro de la Categoría Turismo Rally, en vigencia a la fecha de realización de la competencia, que se mencionan en el Reglamento del Campeonato Argentino con las homologaciones de FIA o CDA según corresponda.

2.1.2 En caso de certámenes zonales los Reglamentos de Campeonato deberán mencionar los automóviles admitidos.

2.1.3. Las modificaciones permitidas, así como también los equipos y modificaciones adicionales obligatorias, son las correspondientes a las prescripciones que dicta el Anexo "J", el CDI de la FIA y/o el Reglamento Técnico de la Categoría Turismo Rally de la CDA, según corresponda.

III REGLAMENTO PARTICULAR

3.1. Condiciones de publicación

3.1.1. El reglamento particular impreso en formato A5, debe estar en total conformidad con todas las especificaciones enumeradas en:

- el R.D.A.
- estas Prescripciones.
- el Reglamento Particular del Campeonato correspondiente.
- todas las reglamentaciones e interpretaciones publicadas en Boletines Oficiales de la C.D.A.

3.1.2 El reglamento particular que los organizadores deseen imponer debe mencionar explícitamente todas las reglas complementarias y condiciones, las cuales deben estar en conformidad con los textos reguladores.

- 3.1.3** Dos copias del borrador del reglamento particular deben enviarse a la CDA por lo menos 40 días antes del comienzo de la prueba, para obtener su aprobación.

Durante las dos semanas posteriores a la recepción del borrador del reglamento, la CDA informará al club organizador sobre cualquier modificación que deba hacerse, y dará su visto bueno autorizando su publicación.

Dos copias del reglamento particular final tal como se publicó deben enviarse a la CDA por lo menos 20 días antes de la realización de la prueba.

- 3.1.4** El título de Campeonato Argentino de Rally y el logotipo de la CDA deben aparecer en la tapa del reglamento particular de cada rally del Campeonato Argentino, así como en los Anexos y en la primera página de las clasificaciones no oficiales y oficiales.

- 3.1.5** El reglamento particular debe especificar dónde y cuando se exhibirán los resultados oficiales.

La fecha y hora de la primera Reunión de Comisarios Deportivos debe ser mencionada.

3.2 Enmiendas al reglamento particular - Anexos

- 3.2.1** Las cláusulas del reglamento particular sólo pueden enmendarse de acuerdo con los Artículos 66 y 141 del RDA.

- 3.2.2** Cualquier enmienda o cualquier cláusula adicional se anunciará por medio de anexos fechados y numerados, que serán parte integrante del reglamento particular.

- 3.2.3** Estos anexos se exhibirán en la Secretaría, en la sede del rally y en el (los) tablero(s) oficiales de noticias, y también se les comunicarán directamente a los participantes, quienes deben dar acuse de recibo por medio de su firma, a menos que sea materialmente imposible durante el desarrollo del rally.

- 3.2.4** Los Anexos deben ser impresos en papel de color amarillo.

3.3 Aplicación e interpretación del reglamento

- 3.3.1** El Director de la Prueba tiene a su cargo la aplicación de estas Prescripciones Generales, el Reglamento de Campeonato y del Reglamento Particular durante el desarrollo de la carrera

El, debe informar a los Comisarios Deportivos de cualquier incidente importante que haya ocurrido requiriendo la aplicación de las Prescripciones Generales, el Reglamento de Campeonato o el Reglamento Particular de la Prueba.

- 3.3.2** Cualquier reclamo elevado por un competidor se remitirá a los Comisarios Deportivos para que deliberen y decidan al respecto (Art. 171 y siguientes del CDI).

- 3.3.3** De igual manera, cualquier caso no previsto en los reglamentos será estudiado por los Comisarios, quienes tienen el exclusivo poder de decisión. (Art. 141 del CDI).

3.3.4 El piloto asume la responsabilidad del concurrente cuando este último no esté a bordo del auto durante el rally.

3.3.5 Cualquier acción incorrecta, fraudulenta o desleal realizada por el concurrente o miembros de la tripulación será juzgado por los Comisarios Deportivos, quienes tienen el poder de imponer una penalización que puede llegar hasta la exclusión.

IV OFICIALES

4.1 Comisarios Deportivos de la prueba

El Colegio de Comisarios Deportivos de un rally del Campeonato Argentino siempre deberá comprender como mínimo tres miembros. Dos o tres miembros serán designados por la CDA (incluido el Presidente) y uno por la FRAD en que se organiza el rally.

Deberá haber una apropiada comunicación entre los Comisarios Deportivos y el Director de la Prueba. Al menos uno de los Comisarios Deportivos debe permanecer en las cercanías del Control Central, por el caso de que alguna decisión deba ser tomada sin demoras.

4.2 Observador

4.2.1 En los rallies del Campeonato Argentino la CDA podrá designar un observador.

4.2.2 Ningún observador de la C.D.A. puede ser al mismo tiempo Comisario Deportivo del mismo rally.

4.3 Delegado de Seguridad

La C.D.A. puede designar un delegado de seguridad, que es específicamente responsable de controlar la seguridad del público en el rally.

4.4 Control de la ruta y las pruebas especiales por parte de los oficiales

4.4.1 Como parte de sus deberes, queda a discreción del observador de la CDA y de los Comisarios Deportivos controlar todas las medidas técnicas y/o de seguridad instaladas en la ruta y las pruebas especiales; deben cumplir con las siguientes disposiciones:

4.4.1.1 Deberán exhibir un adhesivo distintivo en el parabrisas del vehículo. El mismo será considerado como pase libre y provisto por el Organizador

4.4.1.2 Su entrada en la ruta de pruebas especiales debe tener lugar por lo menos 30 minutos antes de la hora de largada del auto N° 0

4.4.1.3 Si el auto N° 0 los alcanza mientras están en la ruta de una prueba especial, deben detenerse, estacionar y esperar que pase el auto “barredora” antes de continuar.

V INSCRIPCIONES

- 5.1** La fecha del cierre de inscripciones debe ser mencionada en el Reglamento Particular de la Prueba.
- 5.1.1** Las inscripciones podrán efectuarse además por telegrama con copia o Fax, emitido antes de la fecha y hora del cierre de inscripciones con su acuse de recepción conteniendo las siguientes especificaciones:
- a) Nombre de la competencia.
 - b) Nombres del piloto, Navegante y Concurrente.
 - c) Marca, modelo del vehículo y Clase a la que pertenece.
 - d) Prioridad de largada del piloto.
- 5.1.2** La inscripción efectuada por telegrama o fax, se perfeccionará mediante la firma de los Formularios Oficiales en la oportunidad de la Verificación Administrativa Previa a la competencia.
- 5.1.3** No se admitirán inscripciones colectivas, es decir de más de un vehículo por formulario de inscripción o telegrama.
- 5.1.4** Las tripulaciones de los automóviles deberán presentar las licencias habilitantes en oportunidad de inscribirse y toda vez que le sean solicitadas.
- 5.1.5** No podrán participar de la prueba aquellos conductores, navegantes y/o concurrentes que hallándose regularmente inscriptos, mantengan deudas pendientes con el Automóvil Club Argentino, la Comisión Deportiva Automovilística del ACA, o cualquier otra entidad afiliada a ella.
- 5.1.6** Los concurrentes extranjeros, deben presentar una autorización según el Art. 70 del R.D.A.
- 5.1.7** Salvo en los casos previstos en las presentes Disposiciones, no pueden hacerse enmiendas en la solicitud de inscripción. Sin embargo, el concurrente podrá reemplazar libremente el auto declarado en la solicitud de inscripción por otro del mismo grupo y la misma clase, hasta el momento de la verificación técnica.
- 5.1.8** Esta prohibido hacer cualquier cambio de concurrente después de que se han cerrado las inscripciones.
- Sin embargo, un miembro de la tripulación puede ser reemplazado con el acuerdo de:
- los organizadores, antes del comienzo de los controles administrativos.
 - los Comisarios Deportivos, después del comienzo de estos controles y antes de la publicación de la lista de tripulaciones admitidas para largar.
- Sólo la CDA puede autorizar el reemplazo de los dos miembros de la tripulación.
- 5.2** En caso de que se demuestre, en el momento de la verificación técnica, que un auto no corresponde en su presentación al grupo y/o clase en el cual fue admitido, este auto puede, a propuesta de los encargados de la verificación técnica, ser transferido al grupo y/o clase adecuados, por decisión de los Comisarios Deportivos.

5.3 Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concurrente y todos los miembros de la tripulación se remiten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el RDA y sus Anexos, en estas Prescripciones, en el Reglamento de Campeonato y en el Reglamento Particular.

5.4 Derechos de inscripción

5.4.1 Los derechos de inscripción serán definidos por la CDA y/o las FRAD y mencionados en los respectivos Reglamentos de Campeonato.

5.4.2 Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados en los siguientes casos.

5.4.2.1 A los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.

5.4.2.2 En caso que la prueba no se celebrara.

5.4.2.3 Los organizadores podrán eventualmente reembolsar parte de los derechos de inscripción a los participantes que por causa de fuerza mayor, debidamente justificada, no pudieran presentarse a la largada.

VI SEGURO

6.1 El Club Organizador se encargará obligatoriamente de la contratación de un seguro que garantice la responsabilidad civil hacia terceros del concurrente y del piloto con la sola condición de que el tercero no sea otro concurrente. Este seguro se extenderá temporalmente desde el momento de la entrada inicial al Parque Cerrado Previo y cesará al final de la competencia (permanencia en el Parque Cerrado y Verificación Técnica Final), luego de la llegada a la última etapa, o al momento del abandono o la exclusión.

Además se deberá contratar un seguro contra incendio a los vehículos de competición mientras se encuentren reglamentariamente ingresados en todos los Parque Cerrados durante la competencia, y un seguro de Accidentes Personales que cubra a los Oficiales Deportivos y todas las Autoridades de la prueba.

El Club Organizador tiene la obligación de entregar al Comisario Deportivo designado por la CDA, como máximo hasta una hora antes de comenzar las Verificaciones Administrativas Previas, el original de esa Póliza de Seguro o un Certificado de Cobertura extendido por la Compañía de Seguros, donde consten todos los datos de riesgos y montos cubiertos. Si así no lo hicieron el Comisario Deportivo dejará constancia en un Acta y la CDA decidirá las sanciones a aplicar al club por incumplimiento de esas disposiciones.

6.2 Toda persona que de una u otra manera este vinculada a la competencia podrá contratar seguros complementarios individuales.

6.3 El organizador no podrá ser acusado en ningún caso por los accidentes corporales o materiales que pudieran ocurrir a tripulaciones o concurrentes.

6.4 Los vehículos de asistencia; aún siendo portadores de las placas específicas emitidas por el Organizador, no pueden en ningún caso ser considerados como participando oficialmente de la prueba. Por consiguiente, no se encuentran cubiertos,

por la póliza de seguro del mismo, y quedan bajo la exclusiva, responsabilidad de su propietario.

El Organizador, el Comité de Organización y el Ente Fiscalizador, no se hacen responsables ante cualquier caso de accidente que pudiera ocurrir o pudiera ser causado por cualquier competidor y/o automóvil de competición participante ni por sus vehículos de asistencia durante el desarrollo del rally.

VII TRIPULACIONES

- 7.1** En aplicación de las Reglamentaciones y de acuerdo con las Prescripciones Generales, el retiro de uno de los miembros de la tripulación será informada a los Comisarios. Si un tercero es admitido a bordo (excepto si es para transportar a una persona herida), Esto será informado a los Comisarios.
- 7.2** Los dos miembros de la tripulación serán designados como piloto y navegante de acuerdo a las disposiciones de la CDA.
- El puntaje será otorgado al tripulante que figure como piloto en la Planilla de Inscripción.
- Ambos miembros de la tripulación podrán conducir durante el transcurso de la prueba, si ambos son titulares de licencia de piloto en vigencia.
- En caso contrario solamente lo podrá hacer el que se hubiere inscripto como piloto del vehículo.
- Tratándose de navegantes que no conducen, deberán cumplir con las disposiciones sobre Licencia de Navegante que fije la CDA.
- 7.3** El nombre del piloto y/o navegante, deben aparecer en ambos guardabarras delanteros o en las ventanillas laterales traseras del automóvil. En este caso la altura máxima de las letras es de 10 cm. y de igual tamaño para ambos tripulantes (piloto del lado izquierdo, navegante del lado derecho).
- Cualquier concurrente que no cumpla con esta regla estará sujeto a una penalización económica.
- 7.4** En caso de rotura del vidrio, la penalización en efectivo no se aplicará.

VIII ITINERARIO - LIBRO DE RUTA - TARJETA DE TIEMPOS

8.1 Libro de ruta

- 8.1.1** A todas las tripulaciones se les entregará un libro de ruta conteniendo una descripción detallada del itinerario obligatorio que se debe seguir, cualquier desviación será informada a los Comisarios Deportivos.
- Las tripulaciones deben atenerse exactamente al itinerario establecido en el libro de ruta, sin dejar el camino designado, o la área/parque/zona de servicio establecido, a menos que los Comisarios Deportivos decidan que se trata de un caso de fuerza mayor.

8.1.2 En todos los casos, el libro de ruta debe estar en conformidad con el standard publicado en el Reglamento de Campeonato de Rally de la CDA. Debe ser impreso en formato A5 y contar con las señales de “OK” y “SOS” en formato A4, doblado y pegado dentro del libro.

8.2 Intervalos entre horas de largada

8.2.1 Para la largada del rally y para cada etapa, los organizadores programarán las largadas de los autos de competición a un intervalo de por lo menos un minuto.

8.2.2 Este intervalo debe ser y mantenerse idéntico para todos los autos de competición, a menos que se incluyan reglas diferentes en los Reglamentos de Campeonato o a menos que la CDA conceda una excepción específica.

8.3 Tarjeta de tiempos

8.3.1 Esta tarjeta debe tener una página por cada sección de enlace y una página por cada prueba especial.

Debe entregarse un conjunto diferente de tarjetas de tiempos por lo menos para cada sección de cada día. Se las debe sellar o firmar en los controles de paso, si es que los hay.

8.3.2 Las tripulaciones están obligadas a entregar su tarjeta de tiempos para que se registre su paso en todos los puntos mencionados en su tarjeta de tiempos y en el orden correcto, cualquier desviación será informada a los Comisarios.

8.3.3 El tiempo ideal para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos figurará en la tarjeta de tiempos.

8.4 Documentos Estándar

Para el Campeonato Argentino, el Libro de Ruta, la Planilla de Horarios y el Carne Horario, deben confeccionarse de conformidad con los documentos estándar de la CDA.

IX PLACAS DEL RALLY Y NUMEROS DE COMPETICION

9.1 El Comité de Organización (excepto para el Campeonato Argentino) suministrará a cada tripulación los dos paneles con los números de competición reglamentarios de 65 cm. de ancho por 50 cm. de alto y en forma opcional dos placas de identificación.

9.2 Los números de competición (5 cm. de ancho de trazo y 28 cm., de alto) deben aparecer en los paneles en negro sobre fondo blanco, sobre un rectángulo mínimo de 45 cm. de ancho por 36 cm. de alto.

9.3 Los números de competición provistos por los organizadores deberán estar colocados obligatoriamente sobre cada una de las puertas delanteras del auto, durante toda la duración del rally.

Queda expresamente prohibido, bajo pena que puede llegar hasta la exclusión, recortar la publicidad obligatoria del Organizador, ni aún cuando sea colocada en otro lugar del vehículo.

- 9.4** Para el Campeonato Argentino, serán provistos dos números para cada ventana lateral, que medirán 25 cm. de alto y tendrán un ancho de trazado de al menos 3 cm. de color naranja fluorescente (PMS 804). Estos números deberán ubicarse en la parte superior de las ventanas traseras, sobre el nombre de cada tripulante.
- 9.5** También deberán ser provistos para el Campeonato Argentino dos paneles para puertas delanteras que midan 67 cm. de largo por 17 cm. de alto incluyendo un marco blanco de 1 cm. Este panel deberá comprender un casillero con el número de competición que mida 15 cm. x 15 cm. el cual deberá estar ubicado siempre en el frente del panel. Los números serán de color amarillo fluorescente (PMS 803) de 14 cm. de alto con un trazo de 2 cm.

PUBLICIDAD

- 10.1** Se permite a los concurrentes colocar libremente cualquier publicidad sobre sus autos, siempre que la misma:
Este autorizada por las leyes nacionales y los reglamentos de la CDA.
No sea contraria a los buenos usos y costumbres.
No invada los lugares reservados para las placas y números de competición.
No impida la visión de la tripulación a través de las ventanillas).
- 10.2** Los espacios publicitarios que se encuentren inmediatamente encima o debajo de los números de competición, así como las placas del rally quedan reservados para la publicidad de los organizadores.

Los concurrentes no pueden rechazar esta publicidad obligatoria.
- 10.3** La publicidad obligatoria de la competencia, se indicará en el anexo respectivo.
- 10.4** Todas las letras del nombre del auspiciante deben ser, como máximo, de la misma altura y grosor que las del nombre del rally.

XI CIRCULACION

- 11.1** A lo largo de todo el rally, las tripulaciones deben observar estrictamente las leyes de tránsito de las rutas y calles del país. Cualquier tripulación que no cumpla con dichas leyes de tránsito estará sujeta a las penalizaciones que siguen:
- 11.1.1 Primera infracción:** Cualquier infracción representará una penalización aplicada por el Director de la Prueba de acuerdo a una escala predeterminada. En circunstancias en que la infracción sea grave, el Director de la Prueba puede elevar el problema a los Comisarios.
- 11.1.2 Segunda infracción:** una penalización horaria de 5 minutos.
- 11.1.3 Tercera infracción:** exclusión

- 11.2 En caso de una infracción a las leyes de tránsito cometida por una tripulación que participa en el rally, los agentes de policía o funcionarios que la comprobaron deben comunicársela de la misma manera en que lo hacen con los habituales usuarios de la ruta.
- 11.3 En caso de que la policía decidiera detener al conductor en infracción, puede solicitar la aplicación de las penalizaciones previstas en el reglamento particular del rally, siempre que se cumplan las siguientes condiciones.
 - 11.3.1 Que la notificación de la infracción se haga por vía oficial y por escrito, antes de que se publique la clasificación, al final del día.
 - 11.3.2 Que la declaración sea lo suficientemente detallada para que la identidad del piloto infractor se establezca de manera indiscutible, al igual que el lugar y hora de la infracción, claramente precisados.
 - 11.3.3 Que los hechos no sean susceptibles de diversas interpretaciones.
- 11.4 Queda prohibido, bajo pena de exclusión, remolcar o transportar los autos, o hacer que los empujen, salvo para colocarlos de vuelta sobre la ruta o para liberar la ruta. Cualquier infracción se informará a los Comisarios Deportivos.
- 11.5 De igual manera, bajo pena de sanción impuesta por los Comisarios, se prohíbe a las tripulaciones:
 - 11.5.1 Bloquear deliberadamente el paso de los autos de competición o impedirles adelantarse.
 - 11.5.2 Comportarse de una manera antideportiva.

XII REPARACIONES - ASISTENCIA - REABASTECIMIENTO

- 12.1 **Reparaciones. Condiciones Generales.**
- 12.1.1 Las reparaciones serán definidas como un trabajo no restringido en un auto de competición, excepto cuando están limitadas como en el presente Artículo 12 y Artículo 12.2
- 12.1.2 A través del rally las reparaciones y asistencia a un auto de competición deben ser llevadas a cabo solo en los Parques de Asistencia. Sin embargo, la tripulación, usando solamente el equipamiento que llevan a bordo y sin asistencia física externa, pueden hacer reparaciones en el auto en cualquier momento, salvo en lugares que son específicamente prohibidos.
- 12.1.3 Cualquier infracción concerniente a la asistencia o cualquier acción definida como “Asistencia Prohibida” (ver Art. 12.2), observada por los Oficiales Deportivos puede implicar la aplicación de los artículos 152/153 del RDA / CDI. por parte de los Comisarios Deportivos.

Dependiendo de la gravedad de la infracción, otras sanciones pueden ser aplicadas posteriormente por las Autoridades de la C.D.A. o por las Federaciones respectivas.

12.1.4 Cuando sea necesario como parte de la asistencia (en caso del tanque o de la bomba de nafta), se permitirá el vaciado y/o recarga en un Parque de Servicio siempre y cuando:

- I) El trabajo se realice bajo la supervisión de un Oficial Deportivo
- II) No se realice ningún otro trabajo en el auto durante la operación de vaciado y/o recarga.
- III) Se establezca un perímetro de seguridad adecuado alrededor del auto
- IV) Haya personal de bomberos presente con equipo adecuado para atacar líquidos inflamables.
- V) Sólo se coloque suficiente combustible como para alcanzar la próxima zona de reabastecimiento.

12.2 Definición de “Asistencia Prohibida”

12.2.1 El uso o recepción por parte de la tripulación de cualquier material (sólido o líquido), repuestos, herramientas u otro equipamiento que no sea el que transportan en el vehículo de competición.

12.2.2 La presencia de personal del equipo o de cualquier vehículo de transporte del equipo (incluyendo helicópteros) dentro de un radio de un kilómetro alrededor de su auto de competencia, excepto:

- a) En los Parques de Asistencia y zonas de asistencia remota si las hubiera.
- b) En lugares autorizados por Anexos. Un miembro del equipo podría asistir en el área de lavado si ésta es dispuesta.
- c) En Pruebas Especiales desde la pancarta amarilla al comienzo del Control Horario hasta la señal de stop al finalizar la Prueba Especial.
- d) Para autos participantes que aguarden en el Control Horario a la entrada de Parques de Asistencia o Zonas Reagrupamiento, o estacionados dentro de las Zonas de Reagrupamiento, donde el suministro de alimentos, bebidas e información (datos de tiempos, libro de ruta, etc.) hacia y desde la tripulación, también es permitido.
- e) Mientras transporte(n) la(s) tripulación(es) hasta o desde el Parque Cerrado.
- f) Cuando los autos de competición siguiendo el recorrido indicado en el Libro de Ruta deban utilizar el mismo camino y al mismo tiempo que lo hacen el personal del equipo y sus vehículos de servicio, pero no deben detenerse ambos en el mismo lugar y en el mismo momento.

12.2.3 El desvío del auto de competición de la ruta del Rally.

12.3 Parques de Asistencia.

12.3.1 Los parques de asistencia serán establecidos de acuerdo a la siguiente tabla:

Tipo	Tiempo Permitido En el Parque	Cantidad de Parques Por Etapa	Máx. Distancia de PE'S entre Parques	Cambio Neumáticos	Observaciones
I	30 o 45 min.	Máximo 5	50 Km.	Si	45 minutos solo Final del día Puede ser 20 min. Final Rally
II	20 min.	1	-	Si	Antes de Primer PE de cada día

12.3.2 Los Parque de Asistencia deben ser claramente indicados en el Libro de Ruta y deben contar con controles horarios de entrada y de salida (los 25 metros indicados en el Anexo 1, serán reducidos a 5 metros). El procedimiento de entrada al Control Horario será una zona cerrada por vallas o barreras a la cual solo tienen permitido su ingreso personas autorizadas (mecánicos, periodistas, autoridades, etc.).

12.3.3 La velocidad de los vehículos en los Parques de Asistencia no debe exceder de 30 km/h. No cumplir con este límite puede originar penalidades aplicadas por los Comisarios Deportivos.

12.4 Vehículos permitidos en los Parques de Asistencia

12.4.1 Un máximo de dos (2) vehículos de asistencia por auto inscripto podrán llevar a cabo operaciones de asistencia durante todo el rally. Estos vehículos deben estar claramente identificados con placas de "AUXILIO" entregadas por los organizadores y adheridas en los lugares especificados.

12.4.2 Las casas rodantes y los vehículos de la dirección de los equipos, se consideran en forma independiente.

12.4.3 Cuando el espacio del parque de asistencia es insuficiente, el organizador debe prever áreas de estacionamiento para los vehículos mencionados en 12.4.2, en lugares de aledaños con el Parque de Asistencia.

12.5 Reabastecimiento

12.5.1 Todos los participantes deberán obligatoriamente reabastecerse de combustible en el interior de los Parques de Asistencia o Zonas de Reabastecimiento, indicadas en el Libro de Ruta.

12.5.2.1 Los organizadores podrán excepcionalmente prever puntos suplementarios de reaprovisionamiento de combustible.

12.5.3 Para el Campeonato Argentino los competidores sólo pueden recargar combustible en las zonas de reabastecimiento indicadas por el Organizador en el Libro de Ruta, excepto la condición detallada en el Art. 12.1.4.

XIII NEUMATICOS - RUEDAS DE REPUESTO

- 13.1** Se prohíbe el uso de neumáticos lisos en todos los rallies del Campeonato Argentino y de las FRAD. Está prohibido el uso de mouse y/o clavos.
- 13.2** Excepto en los Parques de Servicio, no se permite a las tripulaciones modificar intencionalmente el diseño de los neumáticos colocados o auxiliares, ni aún utilizando equipamiento que lleven a bordo.
- 13.3** Los automóviles de competición podrán llevar dos ruedas de repuesto como máximo.

XIV RECONOCIMIENTO

- 14.1** Una o más de las siguientes tres normas para el reconocimiento se aplican y se especifican en el Reglamento Particular.
 - 14.1.1** Reconocimiento prohibido tanto por las autoridades o por los propietarios del lugar (autoridades militares, Comisión de Forestación, propietarios privados):
Los Organizadores deben brindar a las tripulaciones la oportunidad de familiarizarse con el recorrido permitiendo cubrirlo (en un horario fijado con antelación y acerca del cual tanto el público como los concurrentes hayan sido informados), en autos registrados normalmente y respetando las leyes de tránsito.
 - 14.1.2** Reconocimiento que pueda causar dificultades (disturbios en áreas residenciales, inconvenientes o peligros a los otros usuarios de los caminos, etc.).
Se debe organizar un Reconocimiento limitado tanto en duración como en número de pasadas.
 - 14.1.3** Reconocimiento libre en áreas en donde el medio ambiente no pueda ser afectado, o donde la legislación lo permita.
 - 14.1.4** Puesto que se trata de reconocimientos y no de entrenamientos, debe ser respetado el Código de Tránsito, los vehículos de reconocimiento deben estar cubiertos por un seguro tal como el exigido por la ley. Ninguna responsabilidad podrá incumbirse a los organizadores.
- 14.2** Vehículos de reconocimiento.

Los reconocimientos de ruta no podrán ser efectuados, más que con vehículos de producción de serie de conformidad a las especificaciones definidas a continuación:
 - 14.2.1** Vehículo de serie. Autos de tracción simple o en caso de ser de tracción 4x4 deben ser camionetas.
 - 14.2.2** No deberá poseer publicidad.
 - 14.2.3** El motor será de producción de serie. (De acuerdo al Reglamento del Grupo "N").
 - 14.2.4** La caja de velocidades será de producción de serie. (De acuerdo al Reglamento del Grupo "N").

- 14.2.5 El tubo de escape será de serie y deberá respetar el límite sonoro autorizado en Argentina.
- 14.2.6 Cinturones de seguridad de producción de serie (inerciales).
- 14.2.7 Asientos serán de producción de serie.
- 14.2.8 Las llantas son libres dentro de los límites del Anexo “J”, Grupo “N”.
- 14.2.9 En las suspensiones los amortiguadores serán estándar en su forma exterior.
- 14.2.10 Sin jaula interna o barras o tubos externos que cumplan esta función, si existe no debe cumplir una función estructural. Sin hierros entre torneas (si no es provista como original de fábrica).
- 14.2.11 En la parte inferior del motor se permitirá un chapón de protección.
- 14.2.12 Neumáticos libres para tierra o ripio.
- 14.2.13 Las tripulaciones pueden utilizar un sistema de comunicación “liviano” (sin casco).
- 14.2.14 Se pueden desconectar el ABS y el airbag.

XV VERIFICACION TECNICA - CONTROLES ADMINISTRATIVOS
--

- 15.1 **Verificación técnica antes de la largada y durante el rally.**
 - 15.1.1 Todas las tripulaciones y autos que toman parte en el rally deben concurrir a la verificación técnica y/o controles administrativos de acuerdo al cronograma especificado.
 - 15.1.2 Cualquier equipo que presente sus autos a la verificación técnica o tripulantes a los controles administrativos, fuera de los límites horarios prescriptos en el reglamento particular del rally, serán reportados a los Comisarios.
 - 15.1.3 La tripulación deberá presentar la ficha de homologación así como cualquier anexo a esta ficha.

Si no se presentaran, los Comisarios Deportivos podrán imponer una penalización que puede llegar hasta negársele la largada al auto en cuestión.
 - 15.1.4 Después de la verificación técnica, si se considera que un auto no cumple con regulaciones técnicas y/o de seguridad, los Comisarios Deportivos pueden establecer un plazo para que el vehículo sea puesto en condiciones reglamentarias.
 - 15.1.5 A cualquier auto que no cumpla con lo requerido en la verificación técnica puede ser pasible a que no se le permita la largada por parte de los Comisarios Deportivos basados en el Informe que presenten los Comisarios Técnicos.

- 15.1.6** La verificación técnica realizada antes de largada será de naturaleza completamente general, (control de licencias, la marca y el modelo del auto, aparente conformidad del auto con el grupo en el cual está inscripto, elementos de seguridad esenciales, conformidad del automóvil con el Código Nacional de Circulación en Ruta, etc.).
- 15.1.7** Esta actividad incluirá:
- 15.1.7.1** Identificación de la tripulación. Cada miembro debe estar provisto de dos fotos recientes con formato de identidad (4 x 4 cm.).
- 15.1.7.2** Identificación del auto, el chasis, el bloque del motor, cualquiera de los cuales puede ser marcado en cualquier momento.
- 15.1.8** Durante el desarrollo del rally, en cualquier momento pueden realizarse controles adicionales de los miembros de la tripulación así como del auto. El concurrente es responsable de la conformidad técnica de su auto durante toda la duración del rally, toda infracción será informada a los Comisarios.
- 15.1.9** En caso que se coloquen marcas de identificación (ver Art. 15.1.7.2), es responsabilidad exclusiva de la tripulación cuidar de que se preserven intactas hasta el final del rally. En caso de que falten los Comisarios Deportivos serán notificados.

También es responsabilidad de la tripulación ocuparse de que cualquier parte del auto que haya sido manipulada durante el control vuelva a instalarse de manera correcta.

- 15.1.10** Cualquier fraude que se descubra, y en especial presentar como originales marcas que han sido retocadas, será informada a los Comisarios. También valdrá dicha penalización para cualquier otro concurrente o tripulación que haya ayudado a cometer la infracción o se haya visto envuelta en ella. Ello sin perjuicio de la posibilidad de solicitar la imposición de sanciones más severas por parte de la Autoridad Deportiva Nacional de la que dependen el concurrente o el cómplice.

15.2 Control Final

- 15.2.1** En el momento de su llegada al final del rally, todas las tripulaciones deben conducir su vehículo al Parque Cerrado. Allí se realizará un breve control para verificar:
- 15.2.1.1** La concordancia del auto con el vehículo presentado en la verificación técnica inicial.
- 15.2.1.2** Si existe alguna razón para imponer algunas de las sanciones previstas.
- 15.2.2** La ausencia de una de las marcas de identificación, según el Art. 15.1.7, será informada a los Comisarios.
- 15.2.3** A criterio de los Comisarios Deportivos actuando de oficio o como consecuencia de un reclamo o por decisión del director de la prueba podrá realizarse una verificación técnica completa y/o parcial, que implique el desmontaje de los autos.

- 15.2.4** En caso de que el desmontaje arriba mencionado sea resultado de un reclamo, se exigirá al reclamante un depósito según lo determinado en el Capítulo XXIV de estas disposiciones.

Este importe se pagará por anticipado.

Si el reclamo es válido, el depósito se le reembolsará al reclamante, y se lo cobrará al concurrente infractor.

- 15.2.5** El número mínimo de automóviles que deben someterse a la verificación técnica será: los dos primeros autos clasificados de cada clase, más cualquier otro vehículo que las autoridades de la prueba consideren conveniente verificar, hayan finalizado o no la prueba.

Después de finalizar la última prueba especial todos los autos arribados deben proseguir su marcha e ingresar a Parque Cerrado. Será responsabilidad de la tripulación entregar los automóviles a Parque Cerrado aún cuando éste no lo pudiera hacer por sus propios medios, y ponerlo a disposición de las Autoridades de la Prueba.

La tripulación que así no lo hiciera podrá ser informada a los Comisarios Deportivos.

XVI LARGADA Y NUEVA LARGADA

Antes de la largada y de las posibles nuevas largadas, los organizadores pueden reunir a todos los autos de competición en una zona de largada, en las condiciones establecidas en el reglamento particular. En este caso, las penalizaciones (exclusivamente económicas) por llegar tarde a la zona de largada se especificarán en el reglamento particular.

- 16.1** Si se establece un Parque Cerrado, las tripulaciones pueden entrar al mismo 10 minutos antes de su hora de largada.
- 16.2** La hora ideal de largada aparecerá en la tarjeta de tiempos de cada tripulación.
- 16.3** Cualquier llegada tarde, imputable a la tripulación, a la largada del rally o de un día o sección o a la salida de un parque de servicio, se penalizará con 10 segundos por cada minuto o fracción de minuto de retraso. A cualquier tripulación que registre más de quince (15) minutos de llegada tarde no se le permitirá largar.
- 16.4** Dado que las tripulaciones tienen 15 minutos para presentarse a la largada del rally, de un día o de una sección, si se presentan dentro de estos 15 minutos, la hora real de largada se anotará en la tarjeta de tiempos.
- 16.5** El orden de largada se mantendrá sin cambios hasta que por lo menos el 10% de la distancia total de las pruebas especiales se haya completado.
- 16.6** El orden de largada para las etapas subsiguientes se determinará de acuerdo con la clasificación general provisoria establecida al final de la etapa previa y será publicado en el horario especificado en el programa del Reglamento Particular.

XVII TARJETA DE TIEMPOS

- 17.1** En la largada del rally, a cada tripulación se le entregará una tarjeta de tiempos en la cual figurará el tiempo permitido para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos. Esta tarjeta se entregará en el control de llegada de una sección y se reemplazará por otra antes de largada de la sección siguiente.
- Se pueden entregar varias tarjetas de tiempos juntas, encuadradas en forma de libro que cubran una sección o día del rally.
- Cada tripulación es la única responsable de su tarjeta de tiempos. La presentación de la tarjeta de tiempos en los diferentes controles y la exactitud de las inscripciones en ella realizadas son exclusiva responsabilidad de la tripulación. La tripulación es responsable de todas las inscripciones que se hagan en la tarjeta de tiempos.
- En consecuencia queda a cargo de la tripulación entregar su tarjeta de tiempos a los oficiales deportivos dentro del tiempo correcto, y controlar que la anotación del tiempo se haya realizado correctamente.
- Las horas y minutos siempre se indicarán de la siguiente manera: 00.01 - 24.00, sólo se contarán los minutos transcurridos. A lo largo del rally, la hora oficial será aquella especificada en el reglamento particular.
- 17.2** La tarjeta de tiempos debe estar disponible a todo requerimiento, en especial en los puestos de control, donde debe ser presentada personalmente por un miembro de tripulación para que su sellado e inscripción de los tiempos registrados.
- 17.3** Cualquier corrección o enmienda hecha en la tarjeta de tiempos será informada a los Comisarios, a menos que tal corrección o enmienda haya sido aprobada por los oficiales deportivos a cargo.
- 17.4** La ausencia de un sello o firma de cualquier control de paso o la ausencia de un registro de tiempo en un control horario, o la no presentación de la tarjeta de tiempos en cada puesto de control (de tiempo, de paso o de reagrupamiento) o a la llegada, resultará en la exclusión de la tripulación involucrada pronunciada por el Director de la Prueba
- 17.5** El oficial deportivo a cargo es la única persona autorizada para anotar la hora en la tarjeta de tiempos, a mano o por medio de un aparato impresor.
- 17.6** Cualquier divergencia entre las horas anotadas en la tarjeta de tiempos de la tripulación y las anotadas en los documentos oficiales del rally (planillas, registros de reloj impresor, etc.) será objeto de una investigación por parte de los Comisarios Deportivos, quienes emitirán un juicio definitivo.

XVIII PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

18.1 Disposiciones generales

- 18.1.1** Todos los controles, es decir, controles de paso y controles horarios, largada y llegada de pruebas especiales, zonas de control de reagrupamiento y neutralización, estarán indicadas por medio de pancartas estandarizadas aprobadas por la CDA.
- 18.1.2** El comienzo de la zona de control está marcado por una pancarta de advertencia sobre fondo amarillo. A una distancia de no menos de 25 m. la ubicación del control está indicada por una pancarta idéntica sobre fondo rojo. Si se prevee una importante presencia de espectadores en la zona del CH, un área de por lo menos 5 metros antes y después de la zona de control de ambos lados de la ruta, debe ser protegida con barreras u otro elemento que cumpla esa función, a efectos de facilitar las tareas de control. El fin de zona de control, aproximadamente 25 m. más adelante, está indicado por una pancarta final con tres rayas negras transversales sobre fondo beige.
- 18.1.3** Todas las zonas de control (es decir, todas las zonas entre la primera pancarta amarilla de advertencia y la pancarta final beige con tres rayas transversales) se consideran “Parque Cerrado”. (Ver Art. 20.1.2.). Reparaciones o Asistencias no pueden ser hechas dentro de esa área de control.
- 18.1.4** El tiempo de detención dentro de cualquier zona de control no debe exceder el tiempo necesario para realizar operaciones de control.
- 18.1.5** La hora ideal de registro es exclusiva responsabilidad de las tripulaciones, quienes pueden consultar el reloj oficial que se encuentra sobre la mesa de control.
- 18.1.6** Los oficiales deportivos no deben dar ninguna información a las tripulaciones sobre su hora ideal de llegada.
- 18.1.7** Los controles deben estar listos para funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer auto de competición.
- 18.1.8** A menos que el Director de la Prueba decida otra cosa, dejarán de funcionar 15 minutos después del tiempo ideal de llegada del último auto de competición, más el tiempo de exclusión.
- 18.1.9** Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones del oficial a cargo de cualquier control. En caso de no hacerlo, esto será informado a los Comisarios.

18.2 Señalización de los controles

- 18.2.1** Deben utilizarse las señales que aparecen en el Anexo I
- 18.2.2** Todos los controles, es decir controles horarios, controles de paso, controles de largada y llegada de pruebas especiales y puntos de detención, estarán indicados por medio de pancartas estandarizadas que responden a los dibujos del Anexo I.
- 18.2.3** La señalización de la zona de control se realiza por medio de tres pancartas con la siguiente descripción (ver Anexo I).

Nótese, que de ser necesario, se podrán hacer más visibles las Pancartas, agregándole una bandera amarilla a las de fondo amarillo o una roja a las de fondo rojo.

18.2.4 Control horario

- 18.2.4.1** El comienzo de la zona de control está indicado por una pancarta de fondo amarillo.
- 18.2.4.2** La ubicación del propio control está indicado por la pancarta de fondo rojo, y el fin de la zona de control está indicado por una pancarta de fondo beige con tres rayas oblicuas negras.

18.2.5 Control de Paso

Las pancartas se desplegarán de la misma manera en los controles horarios, excepto que la pancarta utilizada será la de Control de Paso al comienzo de la zona de control y en el control, utilizándose entonces la pancarta beige para indicar el final de la zona de control.

18.2.6 Prueba especial

- 18.2.6.1** El punto de largada esta indicado por medio de una pancarta “bandera de largada” sobre fondo rojo.
- 18.2.6.2** La llegada está precedida por una pancarta con bandera a cuadros sobre fondo amarillo. La línea de llegada, donde se tomarán los tiempos, está indicada por una pancarta con bandera a cuadros sobre fondo rojo.
- 18.2.6.3** Una pancarta “STOP” sobre fondo rojo se ubica aproximadamente entre 100 y 300 m. más adelante.

18.3 Zona de control

Todos los oficiales de control deben ser identificables. En cada control, el jefe debe usar un chaleco distintivo con el fin de ser fácilmente identificable.

18.4 Controles de paso

En todos estos controles, identificados por pancartas que figuran en el Anexo 1, los oficiales sencillamente deben sellar y/o firmar la tarjeta de tiempos apenas la tripulación se la entregue, sin mencionar la hora de paso.

18.5 Controles horarios

En estos controles, los oficiales anotarán en la tarjeta de tiempos la hora en que la tarjeta les fue entregada. El horario se registrará hasta el minuto completo.

18.6 Procedimiento de registro

- 18.6.1** El procedimiento de registro comienza en el momento en que el auto franquea la pancarta de entrada de la zona de control horario.

- 18.6.2** Entre la pancarta de entrada a la zona y el control, se le prohíbe a la tripulación detenerse por cualquier motivo o manejar a una velocidad relativamente lenta.
- 18.6.3** El cronometraje concreto y el registro de la hora en la tarjeta de tiempos sólo puede realizarse si los dos miembros de la tripulación así como el auto están en la zona de control y en la inmediata vecindad de la mesa de control.
- 18.6.4** La hora de registro corresponde al momento exacto en el cual uno de los miembros de la tripulación presenta la tarjeta de tiempos al oficial a cargo.
- 18.6.5** Entonces, sea a mano o por medio de un aparato impresor, el oficial a cargo marca en la tarjeta la hora concreta en que se le entregó la tarjeta.
- 18.6.6** La hora ideal de registro es la hora que se obtiene sumando el tiempo acordado para recorrer el sector, a la hora de largada de ese sector, expresándose dichos tiempos al minuto.
- 18.6.7** La tripulación no incurrirá en penalización alguna por registrarse antes de tiempo, si el auto entra en la zona de control durante el minuto ideal de registro o el minuto anterior.
- 18.6.8** La tripulación no incurre en penalización alguna por retraso si el acto de entregar la tarjeta al oficial a cargo tiene lugar durante el minuto ideal de registro.
- 18.6.9** Ejemplo: Se considerará que una tripulación que debe registrarse en un puesto de control a las 18h58' está en horario si el registro tiene lugar entre las 18h58'00" y las 18h58'59".
- Cualquier diferencia entre la hora de registro concreta y la hora ideal de registro se penalizará de la siguiente manera:
- a) por llegada tarde:** 10 segundos por minuto o fracción de minuto.
 - b) por llegada adelantada:** 1 minuto por minuto o fracción de minuto.
- 18.6.10** A discreción del Director de la Prueba, una tripulación que ha sido penalizada por llegada adelantada puede ser neutralizada por la cantidad de tiempo necesario para que salga a la hora originariamente prevista.
- 18.6.11** En los controles horarios de fin del día o al final de evento, los organizadores pueden autorizar a las tripulaciones a registrarse por adelantado sin incurrir en una penalización, siempre que esta cláusula figure en el reglamento particular del rally o esté indicado en un anexo posterior. Sin embargo, la hora anotada en la tarjeta de tiempos será la hora programada del rally, no la hora real.
- 18.6.12** Por último, si se descubre que una tripulación no ha observado las reglas para el procedimiento de registro tal como se lo ha definido anteriormente (y en especial si ha ingresado en la zona de control más de un minuto antes de la hora concreta de registro), el jefe de oficiales de control debe redactar un informe escrito al respecto, el cual será enviado inmediatamente por el Director de la Prueba al colegio de Comisarios Deportivos, quienes impondrán la sanción que consideren apropiada.

18.7 Hora de partida de los controles

18.7.1 Si el sector de enlace siguiente no comienza con una Prueba Especial, la hora de registro anotada en el carnet de control constituye a la vez, la hora de llegada de fin de sector de enlace y la hora de largada del nuevo sector.

18.7.2 Por el contrario, cuando un control horario es seguido de un control de largada de Prueba Especial, se aplicará el siguiente procedimiento.

a) Los dos puestos estarán comprendidos por una zona de control, (ver Artículos 18.1.3 y 20.1.2 cuyas pancartas estarán dispuestas de la siguiente forma:

a.1) Pancarta de advertencia amarilla (comienzo de zona).

a.2) Luego de aproximadamente 25 m., pancarta roja con reloj (puesto de control horario).

a.3) A una distancia de 50 a 200 m., pancarta roja con bandera (largada de la prueba especial).

a.4) Finalmente, 25 m. más adelante, pancarta final beige, con tres franjas transversales.

b) En el control horario de llegada del sector, el oficial a cargo anotará en el carnet, por una parte la hora de registro de la tripulación y por otra parte, su hora de largada provisoria para el sector siguiente.

Esta deberá respetar una diferencia de tres minutos (3') para permitir a la tripulación prepararse para la largada

Si dos o más tripulaciones realizan el control de ingreso en el mismo minuto en un Control Horario seguido de una Prueba Especial, sus tiempos de largada provisorios para esa Prueba Especial se establecerán en el orden en que aparezcan sus tiempos de llegada correspondientes en el Control Horario precedente. Si los tiempos de llegada establecidos en el Control Horario precedente son iguales, se tendrán en cuenta los tiempos establecidos en el Control Horario previo al mismo y así sucesivamente.

c) Luego de su registro en el control horario, la tripulación se trasladará inmediatamente al puesto de largada de la prueba especial. El oficial a cargo de este puesto anotará en la ficha de esta prueba, la hora prevista para la largada de esta prueba, que corresponderá normalmente a la hora de largada provisoria para el sector de enlace. Luego dará la largada a la tripulación, de acuerdo al procedimiento reglamentario (ver Artículo 19.4 y 19.5).

d) Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las dos inscripciones, la hora de largada de la prueba especial será la válida, salvo decisión contraria del Colegio de Comisarios Deportivos.

18.8 Exclusión

En cualquier control, las tripulaciones están obligadas, bajo pena de exclusión pronunciada por los Comisarios, a registrarse en todo momento en la secuencia correcta y en la dirección de la ruta del rally. También esta prohibido volver a entrar en la zona de control.

- 18.8.1** Cualquier retraso que supere los 15 minutos del horario ideal entre dos controles horarios, o un retraso superior a los 30 minutos al final de cada sección y/o día, o un retraso total de más de 60 minutos, tendrá como consecuencia la exclusión de la tripulación involucrada pronunciada por el Director de la Prueba. Para calcular dicha puesta fuera de carrera, se aplicará el tiempo concreto y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

No obstante si la exclusión por esta circunstancia se produjo en el primer día, la tripulación puede participar el segundo día si el respectivo Reglamento de Campeonato admite “reenganches”.

- 18.8.2** Un adelanto respecto de la hora ideal en ningún caso permite a las tripulaciones reducir el retraso que cuenta para la exclusión. Sin embargo, las penalizaciones por adelanto no se tomarán en consideración cuando se calcule el tiempo que cuenta para la puesta fuera de carrera por exceder el tiempo máximo.

Ejemplos:

Sector de enlace A:

Largada 12h 00' - tiempo ideal 1h 00' - hora de registro 13h 10'

Penalización por retraso = 10×10 segundos = 1 min. 40 segundos

Retraso que cuenta para la exclusión = 10 min.

Sector de enlace B:

Tiempo ideal 1h 30' - hora de registro 14h 20'

Penalización por adelanto = 20 min.

Retraso que cuenta para la exclusión: 10 min. (sin agravantes).

Sector de enlace C:

Tiempo ideal 2h 00' - registro 16h 30'

Penalización por retraso = 10×10 segundos = 1 min. 40 segundos.

Retraso que cuenta para la exclusión = 10 minutos adicionales.

Total sectores de enlace A + B + C

Penalizaciones totales (por retraso y adelanto):

1 min. 40 segundos + 20 min. + 1 min. 40 segundos = 23 min. 20 segundos

Retraso total que cuenta para la exclusión: $10 + 10 = 20$ min.

- 18.8.3** El tiempo para la puesta fuera de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por el Colegio de Comisarios Deportivos, a propuesta del Director de la Prueba. A las tripulaciones implicadas se les informará esta decisión lo más pronto posible.

- 18.8.4** La exclusión por exceder el retraso máximo permitido sólo puede ser anunciada al final de una sección o al final de un día.

18.9 Controles de reagrupamiento

18.9.1 Pueden establecerse zonas de reagrupamiento a lo largo de la ruta. Sus controles de entrada y salida estarán sujetos a las reglas generales que gobiernan los controles (ver Artículos 18.1, 18.2 y 18.3).

18.9.2 El objetivo de estas zonas de reagrupamiento será reducir los intervalos que puedan haberse producido entre los autos de competición, como consecuencia de retrasos y/o abandonos. De tal manera, la hora de salida del control de reagrupamiento y no su duración debe tomarse en cuenta.

18.9.3 Ejemplo:

120 autos en la largada del rally.

Primer reagrupamiento de 4 horas.

Hora de largada del control de reagrupamiento: 12h. 01'

18.9.3.a Hora ideal de llegada del auto N° 1 al control de reagrupamiento: 8h. 01'
Hora ideal de llegada del auto N° 120 al control de reagrupamiento: 10h. 00'

18.9.3.b Hora ideal de llegada del auto N° 1 al control de reagrupamiento: 8h. 45'
(60 autos han abandonado la carrera durante esta parte del rally).

18.9.3.c Hora de largada del auto N° 1: 12h. 01'
Hora de largada del auto N° 120: 13h. 00'
La respectiva duración del tiempo de detención será, por lo tanto:
- 3h. 16' para el auto N° 1
- 1h. 10' para el auto N° 120

18.9.4 Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones entregarán al oficial a cargo su tarjeta de tiempos. Las tripulaciones recibirán instrucciones sobre su hora de largada. Luego deben conducir su auto inmediata y directamente al parque cerrado (XX). Se deberán apagar los motores.

Los organizadores pueden darles un nuevo conjunto de tarjetas de tiempo, sea a la entrada o a la salida del parque cerrado.

18.9.5 Después del reagrupamiento, el orden de largada debe seguir, en la medida de lo posible, la clasificación general establecida a su llegada a la zona de reagrupamiento. Los autos deben largar en el orden en el cual largaron la sección anterior. En ningún caso, pueden tomarse en cuenta sólo los tiempos realizados durante las pruebas especiales para establecer la clasificación general, además deben incluirse las penalizaciones de los tramos así como cualquier otra penalización expresada en tiempo.

XIX PRUEBAS ESPECIALES

- 19.1** Las Pruebas Especiales son pruebas de velocidad en caminos especialmente cerrados para el rally.
- Para las Pruebas Especiales, la medición del tiempo debe ser al décimo de segundo (0,1 seg.).
- 19.2** Durante las Pruebas Especiales, la tripulación debe usar cascos y cinturones de seguridad aprobados cuando se encuentren en el interior del auto, bajo pena de ser reportados a los Comisarios.
- Estos elementos de seguridad deben responder a las normas de la CDA del ACA, vigentes al momento de la competencia, pudiendo ser exigida la presentación de buzos y cascos en la Verificación Previa, para su control y aprobación.
- 19.3** Esta prohibido a las tripulaciones circular en sentido contrario al de la prueba especial, bajo pena de exclusión pronunciada por el Director de la Prueba.
- 19.4** La prueba especial se iniciará con largada detenida, con el auto ubicado sobre la línea de largada.
- Cualquier auto que no pueda largar desde este punto dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de largada, será excluido y el auto será inmediatamente trasladado a un lugar seguro.
- 19.5** La largada de las pruebas especiales se dará de la siguiente manera:
- 19.5.1** Cuando el auto con su tripulación a bordo se ha detenido delante del control de largada el oficial del puesto anotará la hora programada para la largada del auto en cuestión en la tarjeta de tiempos de la prueba especial (hora y minuto). Entregará este documento a la tripulación y anunciará en voz alta: 30seg. - 15seg. 10seg. y los últimos cinco segundos uno a uno.
- Alternativamente, este método podrá ser reemplazado por un sistema electrónico de cuenta regresiva, contando regresivamente en segundos y claramente visible para la tripulación desde la posición de largada. Este sistema puede estar electrónicamente unido a un dispositivo de detección de línea de largada que registre cualquier situación en la que un auto deja la línea de largada antes de la señal correcta. Este sistema podrá también estar sincronizado con un sistema de luces de largada cuya explicación estará incluida en el Reglamento Particular del Evento.
- 19.5.2** Cuando hayan transcurrido los últimos cinco segundos, se dará la señal de largada.
- 19.6** El oficial a cargo sólo puede demorar la largada de una prueba especial respecto de la hora de largada programada en caso de fuerza mayor.
- 19.7** En caso de una demora en la largada atribuible a la tripulación, el oficial a cargo anotará una nueva hora. La penalización será 1 minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.

- 19.8** Una largada en falso, en especial una largada efectuada antes de que el oficial haya dado la señal, se penalizará de la siguiente manera:
- Primera oportunidad: 10 segundos.
 - Segunda oportunidad: 1 minuto.
 - Tercera oportunidad: 3 minutos.
 - Siguietes oportunidades: a discreción de los Comisarios Deportivos.
- Esas penalizaciones no impiden a los Comisarios Deportivos imponer mayores sanciones si lo consideran necesario.
- 19.9** Cualquier tripulación que se niegue a largar en una prueba especial a la hora y en la posición que se le ha atribuido, será informada a los Comisarios, ya sea que la prueba especial se dispute o no.
- 19.10** Las pruebas especiales terminarán con una llegada en movimiento, se encuentra prohibida la detención entre la pancarta de advertencia amarilla y la pancarta de STOP , cualquier infracción a esta norma será informada a los Comisarios. La toma de tiempos se efectuará sobre la línea de llegada., por medio de instrumentos de registro con la impresión obligatoria y estará complementado por cronómetros sin impresión obligatoria. En la llegada de las pruebas especiales, los cronómetros deben estar ubicados en la misma línea de la toma de tiempos, la cual está indicada por una pancarta con una bandera a cuadros sobre fondo rojo.
- 19.11** La tripulación deberá luego reportarse al punto de detención señalado con una pancarta roja “STOP” para que se anote la hora de llegada en la tarjeta de tiempos de la prueba especial (hora, minuto, segundo y décimo de segundo si el Reglamento de Campeonato lo especifica). Si los cronometristas no pueden dar inmediatamente la hora de llegada exacta a los oficiales, éstos últimos sólo visarán la tarjeta de tiempos de pruebas especiales de la tripulación y la hora se anotará al final de la etapa o control de reagrupamiento.
- 19.12** Si, por culpa de la tripulación, no se puede anotar el horario, se impondrán las siguientes penalizaciones:
- 19.12.1** Para la largada: exclusión.
- 19.12.2** Para la llegada (Punto Stop): penalización de 5 minutos.
- 19.13** Los tiempos realizados por las tripulaciones en cada prueba especial, se sumarán a sus otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.), expresadas en tiempo.
- 19.14** Durante una prueba especial, esta prohibida la asistencia. Cualquier infracción a esta regla será informada a los Comisarios. Tal decisión sólo se anunciará al final de una sección o de un día.
- 19.15** Los intervalos de largada para las pruebas especiales deben respetar las mismas reglas establecidas para la largada del día en cuestión, a menos que la CDA conceda una excepción.
- 19.16 Interrupción de una Prueba Especial**

- 19.16.1** Cuando por cualquier razón se deba dar por cancelada una prueba especial, los Comisarios pueden asignar a cada tripulación afectada el tiempo que consideren más justo.
- 19.16.2** No obstante, ninguna tripulación que sea solamente o conjuntamente responsable de interrumpir una prueba puede beneficiarse con esta medida. Se le acreditará el tiempo real empleado, con tal que éste sea superior al tiempo otorgado a las otras tripulaciones.
- 19.17 Autos de cierre de ruta**
- Los organizadores deben incluir por lo menos dos autos de cierre de ruta numerados “00” y “0”.
- Estos autos deben recorrer el camino completo de todas las pruebas especiales del rally.
- 19.18 Plan de seguridad**
- El plan de seguridad debe estar de conformidad con el plan requerido por la CDA.
- 19.19 Seguridad del concurrente – Carteles SOS / OK**
- 19.19.1** Cada Libro de Ruta debe contener en su contratapa en tamaño A4 una señal **SOS** en color rojo en su reverso una señal **OK** en color verde
- 19.19.2** En caso de accidente que requieran la atención médica inmediata la señal “**SOS**”, debe ser mostrada inmediatamente a los siguientes participantes que le siguen y a cualquier helicóptero que trate de asistirlos.
- 19.19.3** Cualquier tripulación a la que le han mostrado la señal “**SOS**” o que observa que un auto ha sufrido un accidente grave donde ambos tripulantes se mantienen en el interior del mismo y no han mostrado la señal “**SOS**”, deben detenerse sin excepción y prestar auxilio. Los siguientes autos también deben detenerse, el segundo auto en llegar al lugar debe proceder a informar del accidente al próximo puesto de radio o en el punto de **STOP**. Los siguientes participantes deben dejar libre la ruta para el uso de los vehículos de emergencia.
- 19.19.4** Cualquier tripulación que no cumpla con esta regla, será informada a los Comisarios Deportivos, quienes impondrán penalidades de acuerdo al RDA.
- 19.19.5** En caso de accidente donde no es requerida la intervención médica la señal “**OK**”, debe ser claramente mostrada por un miembro de la tripulación a los siguientes vehículos o a cualquier helicóptero que trate de asistirlos.
- 19.19.6** Cuando una tripulación hace abandono del Rally debe mostrar la señal de “**OK**” a otros competidores.
- 19.19.7** Cada auto de la competencia debe llevar un triángulo reflector **ROJO** el cual, en caso de que el auto se detenga en una Prueba Especial deberá ser ubicado por uno de los miembros de la tripulación en una posición visible por lo menos 50 metros detrás del

auto, a fin de prevenir a los pilotos que le siguen. La tripulación que no cumpla con esta norma estará sujeta a penalizaciones a criterio de los Comisarios Deportivos.

- 19.19.8** El triángulo debe ser colocado a nivel y en lugar visible aun cuando el auto detenido se encuentre fuera del camino.
- 19.19.9** Toda tripulación que se retire de un Rally, debe informar ese retiro a los Organizadores, tan pronto como sea posible. Salvo en caso de fuerza mayor, cualquier tripulación que omita cumplir con ese requisito será posible de una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

XX PARQUE CERRADO

20.1 Condiciones generales

Mientras los autos se encuentran sujetos a reglas de parque cerrado, la apertura del capó motor o cualquier reparación o reaprovisionamiento está estrictamente prohibido. Los autos están sujetos a reglas de parque cerrado en los siguientes momentos:

- 20.1.1** Desde el momento en que entran en un parque de largada (si existe uno), una zona de reagrupamiento o una zona de fin del día, hasta que la abandonan.(Ver artículo 18.1.3).
- 20.1.2** Desde el momento en que entran en una zona de control hasta que la abandonan (ver Artículo 18.1.3).
- 20.1.3** Desde el momento en que llegan al final del rally hasta que expira el plazo para plantear reclamos y los Comisarios Deportivos hayan autorizado la apertura del Parque Cerrado.
- 20.1.4.** Ninguna persona, excepto los oficiales del rally que cumplen una función específica, puede ingresar al parque cerrado.
- 20.1.5** En la largada de un rally puede haber un parque cerrado de largada, al cual deben presentarse los autos como máximo 4 horas antes de la largada.
- 20.1.6** Las tripulaciones pueden entrar en el parque cerrado diez minutos antes de su hora de largada.
- Para salir de un parque cerrado para la largada, un reagrupamiento o un fin de día (ver Artículo 20.1.1) a las tripulaciones se les permitirá entrar en el parque cerrado 10 minutos antes de su hora de largada. Si un parque de reagrupamiento no excede los 15 minutos, las tripulaciones pueden quedarse en ese parque de reagrupamiento.
- 20.1.7** Solo los oficiales en cumplimiento de sus funciones y/o miembros de la tripulación, están autorizados a empujar un auto de competición dentro, en la entrada o en la salida de un parque cerrado en: una largada, control horario, reagrupamiento o final de un día.

20.2 Reparaciones en Parque Cerrado

- 20.2.1** Si los Comisarios Técnicos de un rally consideran que el estado de un auto es tan defectuoso que puede afectar el tránsito normal en ruta, dicho auto debe ser reparado en presencia de un Comisario Técnico.
- 20.2.2** Los minutos necesarios para la reparación se considerarán como minutos de retraso para impedir que la tripulación trate de recuperar el tiempo perdido durante dicha reparación , la penalización será de 1 minuto por cada minuto o fracción de minuto.
- A la tripulación se le dará nueva hora de largada después de la reparación, si el tiempo que debió tomarse tiene como consecuencia un retraso que supera la hora de largada originariamente programada.
- 20.2.3** Como excepción, y bajo la supervisión de un oficial autorizado o un comisario técnico, la tripulación puede proceder, mientras está en el parque cerrado, en la largada, en una zona de reagrupamiento o en un fin de día, cambiar el parabrisas o la ventanilla trasera con la posibilidad de recibir ayuda externa de hasta 3 personas..
- 20.2.4** Si, con el fin de cambiar el parabrisas, es necesario estirar partes de la carrocería y/o barras de seguridad , se aplicará el Artículo 20.2.2.
- 20.2.5** Esta reparaciones deben realizarse antes de la hora de largada, si no se impondrá una penalización de acuerdo con las cláusulas planteadas en el Artículo 20.2.2.
- 20.2.6** Luego de haber estacionado su auto en el parque cerrado, los pilotos apagarán el motor y saldrán del Parque Cerrado, y no se permitirá que ningún miembro de la tripulación vuelva a entrar en él.
- 20.3** Los pilotos no podrán realizar “trompos” en ningún momento, durante la largada, llegada u otra ceremonia del rally.
- 20.4** El uso de cobertores (fundas) para cubrir los automóviles en Parque Cerrado, no es permitido.

XXI RESULTADOS

21.1 Determinación de los Resultados

Los resultados se establecen sumando los tiempos obtenidos durante las pruebas especiales y las penalizaciones en tiempo en las que se ha incurrido en sectores de enlace, así como toda otra penalización expresada en tiempo.

21.2 Para todos los campeonatos y/o Copas organizados por la CDA del ACA o por las FRAD's, los puntos otorgados en cada rally serán mencionados en los respectivos Reglamentos de Campeonato.

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

- El total de puntos si mas del 50% de la distancia total de Pruebas Especiales programadas han sido disputadas.
- La mitad de los puntos serán otorgados si han sido disputadas entre el 25% y el 50% de la distancia total de Pruebas Especiales programadas.
- No serán asignados puntos si menos del 25% de las distancias citadas, fueron recorridas.

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

21.4 Publicación de la clasificación

Durante el rally, las clasificaciones se publicarán según lo establecido en el Artículo 21.4.1

- 21.4.1**
 - clasificaciones no oficiales: clasificaciones distribuidas por el control del rally durante un día.
 - clasificaciones parciales no oficiales: clasificaciones publicadas al final de un día.
 - clasificación final provisoria: clasificación publicada por el control del rally al final del rally.
 - clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.
- 21.4.2** Las clasificaciones deben incluir los resultados de las pruebas especiales, así como todas las otras penalizaciones expresadas en tiempo.

XXII EMPATES

22.1 Campeonato

La regla para decidir entre pilotos y navegantes que han registrado la misma cantidad de puntos totales será:

- 22.1.1** Según la mayor cantidad de primeros puestos, luego segundos puestos, luego terceros puestos, etc., obtenidos en las clasificaciones finales de cada clase de los rallies que sirvieron para formar su total de puntos.
- 22.1.2** Según la mayor cantidad de puestos más altos alcanzados en las clasificaciones generales de todos los rallies en los cuales cada uno de los pilotos con el mismo puntaje hayan participado.
- 22.1.3** En caso de persistir el empate, la regla para decidir entre los pilotos en cuestión será de acuerdo a la cantidad de mejores tiempos logrados en la primera prueba especial de cada rally del Campeonato en el que hayan participado.
- 22.1.4** En caso de que el empate se mantenga, la CDA del ACA decidirá quien es el ganador, sobre la base de cualquier otra consideración que considere apropiada.

22.2 Rally

En caso de empate en un rally, la tripulación que obtenga el mejor tiempo en la primera prueba especial será proclamada ganadora. Si esto no es suficiente para poder decidir entre las tripulaciones empatados, se tomarán en consideración los tiempos de la segunda, tercera, cuarta, etc., prueba especial. Esta regla puede aplicarse en cualquier momento del desarrollo del rally.

XXIII MINUTAS - INFORMES FINALES

23.1 Minutas

Durante el desarrollo del rally, las reuniones de los Comisarios se registrarán en minutas oficiales.

23.2 Informes finales

Al final del rally, los organizadores pueden redactar un informe final.

23.3 Envío de minutas e informes

Las minutas, incluido el informe final -si lo hay- deben enviarse a la CDA del ACA dentro de los siete días de finalización del rally.

XXIV RECLAMACIONES Y APELACIONES

24.1 El derecho a reclamación solo corresponde a los concurrentes. Art. 171, 172, 173, 174 y 175 del CDI.

El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de una caución que anualmente establecerán la CDA y/o las FRAD's.

Si el reclamo es procedente se le reintegrará el importe de la caución al reclamante.

Si no se hace lugar al reclamo, el reclamado podrá solicitar al reclamante, el reintegro de los gastos que demandó el reclamo efectuado y el reclamante perderá además la caución abonada.

El arancel deberá ser abonado en el momento de la presentación del reclamo y se abonará por cada elemento o hecho denunciado.

Arancel por reclamaciones para categorías nacionales \$ 1.000.

24.2 Todos los concurrentes tienen derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos, con excepción del recargo de tiempo, cuando sean impuestas con posterioridad al desarrollo de un día o de un rally, según lo establecido en los Art. 181, 182 y 185 del CDI y en los Procedimientos para Penalidades y Apelaciones del RDA.

La CDA y/o las FRAD's, anualmente establecerán el importe de caución para las Apelaciones. Esta caución es exigible desde el instante en que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar, lo cual debe ser cumplimentado dentro de la hora siguiente a ser notificados de su decisión. Art. 181 del CDI

El plazo para la presentación de la apelación expira a los dos días contados de la fecha de notificación de la decisión de los Comisarios Deportivos. Art. 185 del CDI.

Para el caso en que la apelación sea rechazada o el interesado no continúe con la misma, no será devuelta la caución.

Arancel por apelaciones para categorías nacionales \$ 1.000.

XXV COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL

El Organizador de un evento deberá asegurar que la persona autorizada a explotar los derechos de televisión, procurará que la cobertura sea justa e imparcial y que no desvirtúe los resultados de la carrera.

XXVI CEREMONIA DE INICIO DEL RALLY

Una Ceremonia de Apertura del Rally puede ser organizada a manera de promoción y difusión a través de los medios.

La programación y el lugar de la Ceremonia debe ser mencionada en el Reglamento Particular de la Prueba.