ASOCIACIÓN ORGANIZADORA DE RALLIES
COSTA RICA

REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO DE RALLY DEL CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY COSTA RICA
2022

ASOCIACION DEPORTIVA “ASOCIACIÓN ORGANIZADORA DE RALLIES” con las siglas A.O.R.A., con cédula jurídica número tres-cero cero dos-cero cinco seis seis siete tres, inscrita en el Registro de Asociaciones del Registro Nacional DE CONFORMIDAD CON LA LEY No. 7800.

Campeonato Nacional avalado por la Federación Costarricense de Motores (FECOM).

El presente Reglamento es avalado por el Automóvil Club de Costa Rica (ACCR).

REGLAMENTO DEPORTIVO Y TECNICO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY

ASOCIACIÓN ORGANIZADORA DE RALLIES
Reglamento Campeonato/ Asociación Organizadora de Rallies (A.O.R.A.)

Primera Edición Derechos Reservados de Autor.

Advertencia: De conformidad con la ley de derechos de Autor y Derechos conexos es prohibida la Reproducción, Transmisión, grabación, filmación, fotocopiado total o parcial del contenido de esta publicación, mediante la aplicación de cualquier sistema de reproducción, sin previo permiso escrito del autor o de la Editorial. La violación a esta ley por parte de cualquier persona física o jurídica, será sancionada penalmente ISBN 9968-857-09-2

x

Contenido

CAPITULO I - REGLAMENTO GENERAL 6
ARTÍCULO 1. DISPOSICIONES GENERALES 6
ARTÍCULO 2. ORGANIZACIÓN 7
ARTÍCULO 3. PARTICIPANTES 10
ARTÍCULO 4. AUTOMÓVILES ADMITIDOS 10
ARTÍCULO 5. NÚMERO DE PARTICIPANTES 12
ARTÍCULO 6. DERECHO DE INSCRIPCIÓN Y PREMIOS 12
ARTÍCULO 7. NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES. 14
ARTÍCULO 8. LIMITACIÓN DE ELEMENTOS MECÁNICOS Y LLANTAS 17
ARTÍCULO 9. PUNTUACIÓN 20
ARTÍCULO 10. PRUEBAS PUNTUABLES 21
ARTÍCULO 11. RESULTADOS A RETENER 21
ARTÍCULO 12. ENTREGA DE TROFEOS 21
ARTÍCULO 13. CRITERIOS PARA EL ORDEN DE SALIDA 21
ARTÍCULO 14. RECLAMACIONES Y APELACIONES 22
ARTÍCULO 15. CLASIFICACIONES 24
ARTÍCULO 16. ENTREGA DE TROFEOS Y PREMIOS DEL CAMPEONATO DE RALLY 24
ARTÍCULO 17. PUBLICIDAD 24
ARTÍCULO 18. OBLIGACIONES GENERALES 26
ARTÍCULO 19. DESARROLLO DEL RALLY 28
ARTÍCULO 20. TRAMOS CRONOMETRADOS TIPO SUPER ESPECIAL 29
ARTÍCULO 21. PENALIZACIONES 32
ARTÍCULO 22. COMBUSTIBLES 34
CAPITULO II. LICENCIAS E IDENTIFICACIONES DEPORTIVAS 34
ARTÍCULO 1. GENERALIDADES 34
ARTÍCULO 2. EL TITULAR DE LA LICENCIA 34
ARTÍCULO 3. PARTICIPACIÓN EN EVENTOS 34
ARTÍCULO 4. LICENCIA DEPORTIVAS NACIONALES 34
ARTÍCULO 5. EVENTO INTERNACIONAL 34
ARTÍCULO 6. FICHA MÉDICA 35
ARTÍCULO 7. TIPO DE LICENCIA 35
CAPÍTULO III. PROCEDIMIENTO DE SANCIÓN EN CASO DE OMISIÓN DE ESTE REGLAMENTO 35
CAPÍTULO IV. Generalidades 36
ARTÍCULO 1: REGLAMENTO PARTICULAR 36
ARTICULO 2. OFICIALES 37
ARTÍCULO 3. INSCRIPCIONES 38
ARTÍCULO 4. SEGURO 40

ARTÍCULO 5. TRIPULACIONES 40
ARTÍCULO 6. ITINERARIO - LIBRO DE RUTA - TARJETA DE TIEMPOS 41
ARTÍCULO 7. PLACAS DEL RALLY Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN 41
ARTÍCULO 8. PUBLICIDAD 42
ARTÍCULO 9. CIRCULACIÓN 42
ARTÍCULO. 10. REPARACIONES - ASISTENCIA – COMBUSTIBLE 43
ARTÍCULO 11. LLANTAS - RUEDAS DE REPUESTO 45
ARTÍCULO 12. RECONOCIMIENTO 45
ARTÍCULO 13. VERIFICACIÓN TÉCNICA - CONTROLES ADMINISTRATIVOS 46
ARTÍCULO 14. LARGADA Y NUEVA LARGADA 48
ARTÍCULO. 15 TARJETA DE TIEMPOS 48
ARTÍCULO 16. PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES 49
ARTÍCULO 17. PRUEBAS ESPECIALES – TRAMOS CRONOMETRADOS 54
ARTÍCULO 18. PARQUE CERRADO 57
ARTÍCULO 19. RESULTADOS 58
ARTÍCULO 20. EMPATES 59
ARTÍCULO 21. MINUTAS - INFORMES FINALES 60
ARTÍCULO 22. RECLAMACIONES Y APELACIONES 60
ARTÍCULO 23. COBERTURA EQUITATIVA E IMPARCIAL 61
CAPITULO V. LLANTAS PARA EL CAMPEONATO DE RALLY 61
ARTÍCULO 1. CAMPEONATO DE RALLY. 61
ARTÍCULO 2. HOMOLOGACIÓN DE LLANTAS. 62
ARTÍCULO 3. DURANTE LA PRUEBA 62
ARTÍCULO 4. OTROS CAMPEONATOS. 62
ARTÍCULO 5. PROCEDIMIENTO DE MARCAJE DE LAS LLANTAS. 62
CAPITULO VI. DISPOSICION FINAL 63
. TEXTO FINAL 63
ANEXO II. ROTULACION DE LOS PUESTOS. 67

CAPITULO I - REGLAMENTO GENERAL

Campeonato de Rally se dividirá en las siguientes modalidades: Campeonato Nacional

Absoluto Grupo Producción Costa Rica, Campeonato Nacional de Rallies Autos “Open”, Campeonato Nacional de Rallies Side by Side (Mulas)

El Campeonato Nacional de Rallies Grupo Producción tendrá las siguientes clases:

i.- Clase N2: de 1401 c.c. hasta 1600 c.c.
ii.- Clase N3: de 1601 c.c. hasta 2000 c.c.
iii.- Clase N4: de 2001 c.c. en adelante.
iv. Clase R

Grupo “Open”
i.-Clase O1: de 1 c.c. hasta 2000 c.c.
ii.-Clase O2: de 2001 c.c. en adelante

Grupo “Side by Side” (Mulas)
i.-Clase O1: de 1 c.c. hasta 1000 c.c. sin turbo
ii.-Clase O2: de 1 c.c. hasta 1000 c.c. con turbo

En todas las clases y grupos aplica que para que se abra la categoría al inicio del campeonato debe de haber al menos tres vehículos inscritos. En caso que esto no ocurra, podrán participar dichos vehículos compitiendo solamente por la clase y no por el campeonato nacional.

ARTÍCULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

La Asociación Organizadora de Rallies, en adelante “AORA” organiza el Campeonato Nacional de Rally.

Serán de aplicación, por orden de prelación los siguientes incisos:

a) El Código Deportivo Internacional de la Federación Internacional del Automóvil (FIA) CDI.
b) El presente Reglamento General.
c) El Código Deportivo Nacional (FECOM) y Ley del Deporte 7800

d) El presente Reglamento de Prescripciones Generales.
e) El Reglamento Particular de cada evento que elaborará AORA de acuerdo con el C.D.I.

Toda contradicción de uno de estos documentos con alguno que le antecede hará prevalecer lo indicado en el de más alto rango. Todos los Reglamentos que se apliquen en este campeonato deben de apegarse a la Ley 7800 y no se podrá contravenir a la misma.

El anexo I se utilizará como guía referencial de las sanciones disciplinarias. Los documentos de los incisos anteriores se editan en Idioma Español.

ARTÍCULO 2. ORGANIZACIÓN

2.1. Definición

La ASOCIACIÓN ORGANIZADORA DE RALLIES A.O.R.A. organizará los Campeonatos de Rally, tanto de velocidad como de regularidad, a realizarse en la República de Costa Rica.

Se entenderá como Rally:

Toda Competencia deportiva cronometrada, de vehículos (automóviles, side by side, (mulas), cuadriciclos, motocicletas, o cualquier vehículo de transporte), las cuales sean celebrados en caminos pavimentados o de lastre (terracería) y generalmente realizada por etapas.

Rally de velocidad.

El objetivo de los competidores en un rally de velocidad es transitar una serie de tramos Cronometrados en el menor tiempo posible. Al finalizar la competencia se suman los Tiempos parciales de cada tripulación y se comparan con los del resto de los competidores.

La tripulación que utilice la menor cantidad de tiempo en recorrer todos los Tramos Cronometrados es la ganadora. Para un rally de velocidad, se deben considerar las siguientes definiciones:

a) Etapa: Cada una de las partes del rally separadas por una parada mínima fija.

b) Tramo cronometrado: Prueba de velocidad cronometrada sobre carreteras o caminos
de lastre (terracería) cerrados al tránsito normal, exclusivamente para el rally.

c) Enlace: Los itinerarios comprendidos entre dos controles horarios sucesivos son denominados enlaces.

d) Sector de enlace: Parte de un rally que inicia en el arranque de un Tramo Cronometrado (control “A”) y termina en el control horario del enlace posterior al Tramo
Cronometrado (Control “CH”).

e) Sección: Todas las partes de un rally comprendidas entre:

e.1) El arranque y el primer reagrupamiento.

e.2) Dos reagrupamientos sucesivos.

e.3) El último reagrupamiento y la meta de una etapa o la meta final del rally.

f) Reagrupamiento: Parada prevista por los organizadores, sujeta a las reglas del parque cerrado con un control horario de entrada y otro de salida, sus objetivos, son:
f.1) Cumplir con el programa del rally.
f.2) Permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera.
f.3) Reclasificar a los automóviles de competencia, cuando lo indiquen el itinerario y la
libreta de ruta, una vez concluido el reagrupamiento. El tiempo de parada puede variar de una tripulación a otra.
g) Neutralización: Tiempo en el que las tripulaciones son detenidas por los organizadores del rally por cualquier razón.

h) Servicio: Trabajo realizado al automóvil de competencia.

i) Parque de servicio: Lugar indicado en el itinerario y en la libreta de ruta del rally, en donde se pueden realizar los servicios. El tiempo de estancia en el parque de servicio está indicado en el itinerario y no puede ser menor a 30 minutos.

j) Zona de reabastecimiento: Lugar específicamente indicado en la libreta de ruta para reabastecer de combustible al automóvil de competencia.

k) Reclasificación: Parada prevista por el organizador, para reasignar un nuevo orden de arranque de las tripulaciones, cuyo tiempo está indicado en el itinerario y en la libreta de ruta. La reclasificación puede ser:
k.1) Al concluir un reagrupamiento.
k.2) Al concluir un parque de servicio.
k.3) En cualquier punto del rally, determinado por el organizador.

l) Parque cerrado: Zona en la que está prohibido cualquier tipo de reparación o ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos por el reglamento particular del rally y en la que únicamente podrán acceder oficiales autorizados.

m) Boletines:
m.1) Definición: Comunicaciones oficiales por escrito que forman parte integral del reglamento particular del rally, destinados a modificar, precisar o completar a este último. Para que tengan validez oficial, deben cumplir con lo siguiente:
m.1.1) Deben estar fechados y numerados.
m.1.2) Todos los participantes (o algún miembro de la tripulación) deben firmar un acuse de recibo.
m.2) Los boletines son publicados por:
m.2.1) Por los organizadores hasta el comienzo de las verificaciones técnicas. Serán sometidos a la aprobación de los Comisarios Deportivos del evento, salvo en lo que concierne a las modificaciones aportadas al itinerario o al programa de reconocimientos (en caso de que exista uno).
m.2.2) Por los Comisarios Deportivos del evento durante toda la duración de la competencia, salvo en lo que concierne a las modificaciones de itinerario en donde los boletines pueden ser publicados por el director de Carrera.

n) Libreta de Ruta: Documento que recibe cada una de las tripulaciones y que contiene una descripción detallada de la ruta que debe seguirse, desde el inicio hasta la meta final del rally, así como el tiempo en que debe cubrirse cada sección.

o) Tarjeta de Tiempos: Documento destinado a recoger las firmas y las anotaciones de los tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario.

p) Concursante: Persona física o moral que asume la responsabilidad jurídica del equipo en caso de ser requerido, el cual deberá tener licencia como Concursante.

q) Jefe de equipo: Persona que es responsable de asegurar que la tripulación cumple con las reglas deportivas y técnicas del Campeonato y/o evento en el que participa. Es la persona que tiene la responsabilidad operativa del equipo. El jefe de equipo puede ser nombrado como el Concursante, como representante del equipo, para todo propósito, incluyendo la responsabilidad jurídica a nombre de todos los miembros del Concursante.

Si el jefe de equipo es designado como el Concursante, se debe dar aviso por escrito al Organizador del evento. Esta designación la debe hacer el Concursante o el piloto registrado.

r) Tripulación: Una tripulación está compuesta por 2 personas a bordo de cada vehículo llamados competidores, los dos miembros de la tripulación serán designados inicialmente como piloto y como copiloto. Los dos miembros de la tripulación podrán manejar durante el rally, ambos deberán obligatoriamente ser titulares de las licencias de competencia tanto de FECOM y ACCR para el año en curso y que sea válida para el evento y su licencia de tránsito vigentes.

s) Duración de un rally: Todo rally inicia con las verificaciones técnicas y/o administrativa (incluyendo, si aplica, las verificaciones concernientes a las piezas sueltas del auto) y termina al expirar las verificaciones técnicas (ver art 2.1.7 a y 2.1.7.bi y 2.1.7.bii).

t) Power Stage o su abreviatura PS: Es un tramo cronometrado que se corre al final del rally, donde habrá puntos disponibles para los primeros tres lugares de cada categoría, así como de la clasificación general, en ese tramo, para los que terminen el rally.

2.2. Oficiales y Director del Rally

La Junta Directiva de AORA, nombra a el Director del rally, al Subdirector del rally y a un representante para Comisario Deportivo, así como a todos los otros oficiales encargados del evento, los nombramientos se dan de la siguiente forma:

La Junta Directiva de AORA nombra:

- Comisarios Deportivos: Será conformado por un Colegio de Comisarios integrado por tres miembros compuesto por: un representante de AORA, un representante de FECOM y un representante del Automóvil Club de Costa Rica.
- Director del Rally: Denominado como Director de Carrera en el CDI (artículo 11.1.1.c).
- Subdirector del Rally: Denominado como Subdirector de Carrera
- Comité de Organización: El comité de organización nombra a todos los demás oficiales, que no sean los Comisarios Deportivos de ACCR y FECOM.
- Jefe de Seguridad y su equipo
- Jefe de Cronometristas y su equipo
- Otros funcionarios Miembros del Comité de Organización.

2.3. Comisarios Deportivos

Comisarios Deportivos: será conformado por un Colegio de Comisarios compuesto de tres miembros que serán nombrados de la siguiente forma: un representante de AORA, un representante de FECOM y un representante del Automóvil Club de Costa Rica, para cada fecha.

2.4. Comité de Organización

De acuerdo con el artículo 11 del CDI se nombrarán por parte del Comité Organizador de AORA, los siguientes oficiales:

a) Director de Ruta
b) Director de Cronometraje
c) Director de Resultados (Cómputo)
d) Director de Seguridad
e) Director Médico
f) Oficial de Prensa y Medios de Comunicación
g) Oficial de Relaciones con los Competidores y Concursantes
h) Comisarios Técnicos
i) Secretario del evento
j) Los miembros del artículo 2 incisos 2.2, 2.3 y 2.4, tendrán los deberes, los poderes y prohibiciones que se establecen en art 2.4 inciso J del Código Deportivo Internacional.

ARTÍCULO 3. PARTICIPANTES

Podrán puntuar en el presente campeonato, los pilotos, copilotos, y concursantes que sean autorizados por AORA y posteriormente obtengan las licencias deportivas costarricenses expedida tanto por ACCR y por la Federación Costarricense de los Motores (FECOM). Todos los pilotos que tengan licencia deportiva internacional podrán participar en el evento, pero no podrán puntuar en el campeonato nacional.

3.1. Participantes Nuevos

Todos los participantes nuevos deberán presentar a la Junta Directiva de AORA, la solicitud de ingreso como piloto, quienes los evaluarán de forma teórica y práctica para poder obtener la autorización.

ARTÍCULO 4. AUTOMÓVILES ADMITIDOS

4.1. Automóviles Admitidos, Serán admitidos a participar:

Los automóviles del Grupo N y R con sus respectivas clases deberán estar conforme con el anexo "J" del CDI y el Reglamento de Homologaciones de su respectivo grupo de FIA, junto a las normas que en el presente reglamento se faculten.

Los automóviles del grupo “open” comprenden cualquier vehículo automóvil que no cumpla con la ficha de homologación y que cumpla con los requisitos de seguridad exigidos en el anexo J del CDI, así como en este reglamento, siempre y cuando se den en predios privados. En caso de competir en vías públicas para poder participar deberán de cumplir con la ley general de tránsito de Costa Rica.

Los automóviles del Grupo Side by Side (mulas) comprende cualquier vehículo automóvil que no cumpla con la ficha de homologación y que cumpla con los requisitos de seguridad exigidos en el anexo J del CDI, así como en este reglamento, siempre y cuando se den en predios privados. En caso de competir en vías públicas para poder participar deberán de cumplir con la ley general de tránsito de Costa Rica

4.2. Homologación de Automóviles

4.2.1. Automóviles no homologados ante la FIA

Aquellos automóviles no homologados ante la FIA deberán ser homologados ante la Comisión de Homologación de AORA, de acuerdo con el Reglamento de Homologaciones de FIA, los formularios pertinentes y el visto bueno del ACCR.

4.2.2. Automóviles últimos modelo

Para que un automóvil último modelo pueda ser homologado por la Comisión este debe venderse en Costa Rica por el distribuidor de la marca. Se podrán homologar automóviles usados que sean comercializados en Costa Rica y que, a criterio de la Comisión de Homologaciones, ofrezcan similares rendimientos que los otros automóviles de su clase. Dicha Comisión tendrá la obligación de certificar, que el automóvil usado, que se presenta para homologación, no presente ninguna alteración entre el número de chasis y el tipo de motor con el cual fue fabricado originalmente.

4.2.3. Antigüedad máxima

La antigüedad máxima para los automóviles admitidos a competir en la clase N del campeonato nacional de rallies 2022 en adelante, es de treinta años, en las otras clases no habrá limitación de antigüedad, siempre y cuando se cumpla con los requisitos de seguridad estipulados en el Anexo J del CDI.

4.2.4. Modificaciones

Todo vehículo deberá antes de realizar cualquier modificación (sea técnica o de seguridad), realizar una revisión de estado del vehículo con los Comisarios Técnicos, para su admisión.

4.2.5. Variantes

Las homologaciones de los automóviles, así como las evoluciones de tipo y variantes de opción pueden hacerse en cualquier fecha durante el año ante la Comisión de Homologaciones. La Comisión de Homologaciones tramitará las homologaciones entre 10 días a 20 días posteriores a ser recibidas en la secretaría de AORA.

4.3. Clases de cilindradas

A efectos de puntuación los automóviles admitidos a puntuar serán divididos en las siguientes clases de cilindradas:

<u>ABSOLUTO (CAMPEONATO NACIONAL)</u>

Grupo Producción Costa Rica. Los del Grupo Producción Costa Rica serán todos aquellos vehículos mencionados en el Capítulo uno del presente reglamento, excluyendo las otras dos clases.

Los Grupos y Clases, tanto Clase N, Open y Side by Side, se validarán únicamente si 3 (tres) o más vehículos toman la salida de la primera fecha del presente Campeonato. De no ser así los automóviles pasarán a la clase inmediata superior y la anterior clase no existirá en el presente Campeonato. La Junta Directiva se reserva la potestad de abrir la clase que no cumpla con el mínimo de participación. Los vehículos de estas clases que no se abran y que pasan a una clase superior se les respetarán el peso de su clase original.

4.4. Clases no válidas

Aquellas clases que no fueron validadas facultarán a las tripulaciones pertenecientes para que decidan si participan en la clase validada superior si existiere o deciden permanecer en la clase no validada, en cuyo caso no podrán optar por el campeonato Nacional absoluto, pero si optar por ganar el absoluto en cada evento oficial.

ARTÍCULO 5. NÚMERO DE PARTICIPANTES

5.1. Mínimo de automóviles participantes en un rally

Para que un Rally sea válido deberán tomar la salida al menos 12 automóviles de lo contrario, la Junta Directiva de AORA se reserva el derecho de validarlo con menos participantes.

ARTÍCULO 6. DERECHO DE INSCRIPCIÓN Y PREMIOS

6.1 Requisitos de Inscripción

Para poder participar en una competencia las tripulaciones deberán inscribir su vehículo presentando los siguientes documentos originales y al día: Derecho de Circulación, Revisión Técnica aprobada, licencia deportiva del ACCR, Licencia Deportiva de FECOM, el seguro básico de accidentes al día y vigente, así como el pago de los costos de inscripción de cada fecha. El Comité Organizador se reserva el derecho de no solicitar el Derecho de Circulación y la Revisión Técnica en algunas fechas. Así mismo todo vehículo tendrá que pasar por una revisión previa para verificar elementos de seguridad y conformidad con los reglamentos por cada evento, en fecha que será impuesta en el reglamento particular de cada evento. Por rally se establecerá un derecho de inscripción, cuyo monto será notificado en el Reglamento Particular de cada evento, aceptando la publicidad contratada por AORA. Estos montos serán duplicados en caso de no aceptarse la publicidad obligada por AORA.

6.2 Premiación del Campeonato

Los premios a prever por AORA para cada fecha del presente Campeonato son los siguientes:

- Primer, segundo y tercer lugar absoluto Grupo Producción Piloto y Copiloto
- Primer, segundo y tercer lugar categoría N2 Piloto y Copiloto
- Primer, segundo y tercer lugar categoría N3 Piloto y Copiloto
- Primer, segundo y tercer lugar categoría N4 Piloto y Copiloto
- Primer, segundo y tercer lugar categoría Open
- Primer, segundo y tercer lugar categoría Side by Side.

Sin embargo, si se inscriben menos de 4 o menos vehículos por categoría se premiará primer, segundo lugar.

Los premios a entregar por AORA con un trofeo para el final del campeonato son los siguiente

- Campeonato Nacional Absoluto Producción C.R. de Rally –Campeón Nacional Absoluto Piloto y Copiloto, Sub Campeón Nacional Absoluto – Piloto y Copiloto (2do Lugar) y Tercer Lugar Nacional Absoluto – Piloto y Copiloto.
- Campeonato Nacional Categoría N4, Campeón Nacional Piloto y Copiloto, Sub Campeón Nacional Piloto y Copiloto (2do Lugar) y Tercer Lugar Piloto y Copiloto.
- Campeonato Nacional Categoría N3 Campeón Nacional Piloto y Copiloto, Sub Campeón Nacional – Piloto y Copiloto (2do Lugar) y Tercer Lugar Nacional Piloto y Copiloto.
- Campeonato Nacional Categoría N2 Campeón Nacional Piloto y Copiloto, Sub Campeón Nacional Piloto y Copiloto (2do Lugar) y Tercer Lugar Nacional Piloto y Copiloto.
- Campeonato Nacional Categoría Open Campeón Nacional Piloto y Copiloto, Sub Campeón Nacional Piloto y Copiloto (2do Lugar) y Tercer Lugar Nacional Piloto y Copiloto.
- Campeonato Nacional Categoría Side by Side Campeón Nacional Piloto y Copiloto, Sub Campeón Nacional Piloto y Copiloto (2do Lugar) y Tercer Lugar Nacional Piloto y Copiloto.

Para poder optar por algún premio y puntuación en la tabla general, los tripulantes deberán participar en la última fecha del presente Campeonato de Rallies y a la vez haber participado en al menos el setenta y cinco por ciento (75%) de las fechas que se llegarán a realizar durante el presente campeonato, esto es válido en todos los premios otorgados, pudiendo cumplir este requisito de participaciones en cualquiera de las categorías que existen.

6.3 Presencia obligatoria en la entrega de trofeos

En cada premiación de evento es obligatoria la presencia en el reparto de los trofeos del pódium de los dos integrantes del equipo.

Las penalizaciones por el incumplimiento de este punto son las siguientes:

Primera infracción: Pérdida de Trofeos y una multa económica de veinticinco mil colones por integrante que falte.

Segunda infracción: Pérdida de Trofeos y multa económica de treinta y cinco mil Colones por integrante que falte.

En caso de una justificación por algún tripulante, para poder obviar la sanción, este deberá justificarse ante la Junta Directiva de AORA de forma escrita en un plazo máximo de cuarenta y ocho horas posteriores a la premiación. Estas sanciones aplican también para la premiación del campeonato Nacional.

ARTÍCULO 7. NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES.

Las pruebas puntuables para el Campeonato deberán cumplir las Siguientes normas:

7.1 Características

Las características marcadas por la FIA. en el CDI y en las Prescripciones Generales para RALLY, en materia de seguridad.

7.2 Duración de los Rallies:

Máximo de 96 horas desde el comienzo de las verificaciones hasta el cierre de los 30 minutos para reclamos después de la publicación de los resultados.

7.2.1 Duración de las Etapas

Para las etapas de menos de 6 horas de duración el tiempo de descanso deberá de ser al menos igual al tiempo de la etapa. Para etapas de 6 horas o más el tiempo límite de descanso será de 6 horas.

7.2.2 Tramos Cronometrados

La prueba espectáculo será autorizada, con recorrido de tierra, en casos excepcionales y a criterio del Colegio de Comisarios.

7.3 Los Servicios

Los servicios deberán observar los siguientes incisos:

7.3.1 Servicios

Los Servicios en Rally están permitidos respetando en su totalidad las Prescripciones Generales para Rally Regional Nacam de la FIA.

7.3.2 Zonas Prohibidas

AORA podrá establecer ZONAS PROHIBIDAS de Servicio por razones de seguridad (tráfico, núcleos urbanos y zonas ecológicas, etc.).

7.3.3 Libro de Ruta

Las zonas mencionadas en el punto anterior deberán figurar obligatoria e inequívocamente en el Libro de Ruta o “Road Book”.

7.3.4 Asistencia mecánica

Recibir asistencia mecánica en zonas PROHIBIDAS, llevará consigo la **DESCALIFICACIÓN** del evento del automóvil y sus tripulantes.

7.3.5 Excepción a asistencia mecánica

La prohibición de asistencia o servicio no impide:

7.3.5.1 Reparaciones de emergencia que puedan realizar los pilotos, sin ayuda externa y con los medios que llevan a bordo.

7.3.5.2 Repostar o recargar combustible directamente de los surtidores comerciales de las estaciones de servicio ubicadas en el recorrido.

7.3.5.3 Repostarse de alguna bebida o alimento.

7.3.5.4 Recibir asesoramiento verbal y herramientas de otra tripulación que aun este en competencia. No podrán pasarse repuestos de ningún tipo.

7.3.6. Abandono de la tripulación

El abandonar, aunque sea mínimamente el recorrido en las zonas prohibidas de asistencia será motivo de DESCALIFICACION según corresponda.

7.4. Rally 2

7.4.1. Clasificación final

La clasificación final tanto de Grupo como de Clase del evento será basada en la terminación total del rally. Sin embargo, cualquier vehículo que haya tenido un impedimento para continuar en algún tramo cronometrado por causa de algún desperfecto mecánico y/o accidente menor, podrá volver a participar en los siguientes tramos cronometrados, siempre que cumpla con las regulaciones técnicas y deportivas del presente reglamento, incluyendo el itinerario del rally, para poder optar por puntos para la clasificación de Grupo como de Clase.

7.4.2. Reinicio automóvil en el evento

Para reiniciar el evento, el automóvil se considerará retirado del tramo una vez haya pasado el “safety car”, al cual informará de su elección ya sea retirarse definitivamente u optar por reingresar en la modalidad rally 2 e irá directamente al sitio provisto por la organización para el próximo Servicio indicado en el Libro de Ruta, pudiendo ser remolcado o ir reparando provisionalmente el vehículo hasta llegar al sitio designado de Servicio. Este vehículo irá custodiado por un oficial del evento siempre y cuando haya disponible uno. Para poder acogerse a la modalidad de Rally 2 deberá salir antes del último servicio del día.

7.4.3. Sentido contrario del tramo cronometrado

En el caso de que el tramo cronometrado donde se haya quedado el vehículo dañado, sea el mismo a utilizarse, pero en la dirección contraria, el Director de Carrera podrá autorizar el retiro de dicho vehículo en el sentido contrario al tramo, con el fin de agilizar el evento.

7.4.4. Sentido normal del tramo cronometrado

En el caso de que el tramo cronometrado donde se haya quedado el vehículo dañado, sea el mismo a utilizarse en el mismo sentido, el Director de Carrera podrá autorizar el retiro de dicho vehículo en el mismo sentido del tramo, con el fin de agilizar el evento.

7.4.5. Solicitud de reingreso

El Concursante o la tripulación deberá llenar la solicitud de reingreso la cual debe ser avalada por los Comisarios Técnicos, los cuales considerarán si fue justificado el retiro del vehículo por causas de desperfectos mecánicos y/o accidente y no simplemente un ardid de la tripulación con el fin de tener una ventaja competitiva, por el cual se penalizará con la descalificación del evento, emitiendo su criterio para que sea avalado su reingreso por el Colegio de Comisarios Deportivos.

7.4.6. Aval

Luego de avalado su reingreso tanto por los Comisarios Técnicos como por el Colegio de Comisarios Deportivos, el vehículo tendrá la oportunidad de reparar los daños que tenga hasta el tiempo ideal del último vehículo en competición, cuando este se encuentre en el sector de Servicio, donde saldrá de último al minuto siguiente de este. Los Comisarios Deportivos de la carrera podrán reubicarlo con un nuevo tiempo por seguridad.

7.4.7. Sector de Servicio

No podrá un automóvil que desee reiniciar el evento, estar en más de un sector de Servicio, o sea no participar de los tramos cronometrados entre dos o más sectores de Servicio. Deberá reiniciar en el tiempo ideal dictaminado por los Comisarios Deportivos. Si el rally fuese de dos días podrá optar por entrar al siguiente día siempre y cuando lo acepten los Comisarios Deportivos.

7.4.8. Penalización de Tiempo

Cuándo un vehículo se acoge a rally 2 se aplicará una penalización de 2 minutos por etapa que no participe esto sobre el peor tiempo de la clase.

7.4.9. El automóvil

El mismo motor y chasís con el cual se inscribió, incluyendo el “block”, deberán ser usados si un automóvil se ha retirado y desea volver a participar del rally. No se puede usar un automóvil de repuesto o muleto. Se le pueden cambiar los componentes que han sido marcados en el escrutinio inicial. Se le pueden cambiar elementos no marcados, que sean repuestos normales de uso del evento.

7.4.10. Revisión técnica

Cualquier automóvil que haya tenido un desperfecto y desee seguir con el evento, podrá volver a participar, no sin antes ser revisado por los oficiales del evento y estos den el aval para que reingrese.

7.4.11. Controles Horarios

Un automóvil participante deberá siempre pasar por los controles horarios por sus propios medios o empujado por sus tripulantes.

7.4.12. Solicitud de reingreso

Los vehículos que deseen optar por el reingreso por la modalidad rally 2 , podrán solicitarlo EN TODOS los servicios durante el evento en orden que existiese.

7.5. Reunión Oficial:

En caso de que AORA establezca una reunión oficial en su prueba, esté deberá comunicarlo fehacientemente y con la suficiente antelación.
Las asistencias serán OBLIGATORIAS para al menos dos de los tres siguientes:
concursante, piloto o copiloto.

Las penalizaciones previstas para los que no cumplan lo establecido anteriormente serán las siguientes: 1° vez Cuarenta mil colones costarricenses, 2° vez Cincuenta mil colones costarricenses.

ARTÍCULO 8. LIMITACIÓN DE ELEMENTOS MECÁNICOS Y LLANTAS

Las limitaciones de elementos mecánicos, así como de llantas establecidas en este artículo serán de acatamiento obligatorio. Cualquier incumplimiento dará pie a la inadmisibilidad del automóvil o de su exclusión en caso de estar en competencia.

8.1 Sellado o marchamado de los elementos mecánicos

El sellado o marchamado de los elementos mecánicos que se citan a continuación se realizará a todos los automóviles que participen del evento durante las verificaciones técnicas.

8.1.1 Caja de cambios

Se podrá utilizar por automóvil y rally hasta dos cajas de cambios (ambas marchamadas), para ambas, las relaciones deberán ser reportadas en la ficha de homologación al inicio del Campeonato. En el caso de los vehículos que no tienen ficha de homologación, el participante debe entregar una declaración de la relación de caja y los elementos en cuestión, esto para su verificación posterior en caso de reclamación. Igualmente se permitirán dos relaciones de diferencial para todo el Campeonato. No está autorizada ninguna intervención, cambio o reparación de estos elementos durante el rally. Los sellos o marchamos serán efectuados de forma que permita a los Concursantes sustituir el embrague y los eventuales accesorios siempre y cuando obtenga la autorización de los comisarios técnicos.

8.1.2 Reemplazo de caja de cambios

Si en una prueba oficial de rally un vehículo requiere el reemplazo de la caja de cambios, este se podrá hacer instalando la segunda caja de cambios siguiendo las reglas establecidas, pero si adicionalmente esta no está marchamada, la misma será retenida inmediatamente finalizado el evento para su revisión técnica quedando sujeta a las sanciones reglamentarias del presente Campeonato de Rallies.

8.2. Pesos

Para todos los vehículos admitidos del Grupo Producción Costa Rica los pesos mínimos, sin sus tripulantes, admitidos es el siguiente:

Tabla de Pesos para Grupo Producción Costa Rica:

CLASE	PESO EN KG
N1	840
N2	920
N3	1025 o lo estipulado en la ficha de homologación
N4	lo estipulado en su ficha técnica

La forma de pesaje del vehículo será según lo estipulado en el CDI, en el anexo "J"

El Grupo OPEN y SIDE BY SIDE no tiene pesos mínimos establecidos

8.3. Sustitución de piezas originales y agregadas

8.3.1. Peso mínimo

Siguiendo con los pesos, aquellos vehículos del Grupo Producción Costa Rica que estén por debajo del peso mínimo establecido, deberán obligatoriamente lastrear el vehículo para llegar al límite de peso mínimo, indicando a la Comisión Técnica donde ubica estos lastres.

Queda expresamente prohibido la sustitución de piezas originales por piezas fabricadas en materiales diferentes a las originales.

8.3.2. Sustituciones y/o agregados no permitidos

No se permite agregar spoiler, bigotes, alerones o cualquiera otra extra a la carrocería del automóvil que mejore su rendimiento a menos que lo traiga incluido en su ficha de homologación.

No se permite agregar "scoops" sobre la tapa del motor en ningún automóvil, si no lo trae original de fábrica. Solamente se permite agregar los "scoops" en el techo para ventilación de la cabina y/o faldones en los guardabarros.

8.4. Estructura antivuelco

Con respecto al artículo 8 del artículo 253 del Anexo J, estructura antivuelco, se mantiene el mismo numeral del Anexo J del 2020 que deben ajustarse a lo estipulado en este reglamento. Para este año en curso, todos los vehículos de todos los Grupos (Producción Costa Rica, Open), deberán actualizar sus estructuras según los diseños del artículo 8 del artículo 253 del anexo J del 2020.

8.5. Soportes de motor

El material del elemento elástico de los soportes del motor es libre, pero no el número de los soportes del motor.

8.6. Sistema de extinción

Es obligatorio el uso de extintores según el artículo 7.1, 7.2 y 7.3. del artículo 253 anexo J del CDI

8.7. Llantas

8.7.1. Limitación de llantas

Las llantas "slicks" están prohibidas, además en todos los rallies no está permitido el uso de llantas con clavos y/o “mouse”.

Únicamente podrán usarse llantas "moldeadas" o " rayadas". Las llantas en uso o puestas en el vehículo deben poseer dibujo y su profundidad mínima debe ser de 2 mm sobre el testigo en todo momento del evento.

8.7.2. Número máximo de llantas

Para todas las clases se limita a seis llantas de uso para el vehículo por etapa (día con tramos cronometrados) en superficie de lastre y diez llantas para superficie de asfalto por etapa (día con tramos cronometrados).

8.7.3. Calentadores de llantas

Se prohíben los calentadores de Llantas.

8.8. Sistema de escape

Para los efectos de competencia, a los vehículos se les permitirá liberar el sistema de escape desde el múltiple original hasta su final, respetando tanto la trayectoria original del sistema de escape como su longitud. Todo vehículo debe de cumplir anteriormente con su Revisión Técnica de RITEVE o el ente gubernamental respectivo.

8.9. Restrictor del turbo alimentador

Para la clase N4 se permite utilizar solamente el restrictor del turbo alimentador del vehículo con máximo 33 milímetros de diámetro.

8.10. Filtro de aire

El sistema de captación de aire (entiéndase caja original y conexión al obturador) debe ser el original. Dichos elementos deben de permanecer dentro del habitáculo del motor.

8.11. Altura del Vehículo

La altura mínima del vehículo es la que se estipula en su ficha de homologación.

8.12. Butacas y Cinturones de Seguridad

8.12.1 Butacas

Las butacas (asientos) se dividen en dos componentes, la estructura de la butaca (asiento) y el forro del asiento (tela ignífuga). Para el primero la antigüedad máxima permitida es de diez años y para el segundo diez años además el forro debe estar sin defectos y ambos deben ser homologados FIA.
Las butacas deben cumplir con la sujeción estipulada en el CDI, artículo 253 subartículo 16.

8.12.2 Cinturones de Seguridad

Los cinturones de seguridad deben ser de cinco puntos homologados FIA.
Los cinturones de seguridad deben cumplir con el anclaje estipulado en el CDI, artículo 253 sub artículo 6.

ARTÍCULO 9. PUNTUACIÓN

9.1 Participantes

En cada una de las pruebas puntuables se establecerá una clasificación de Grupo y en las que existan de Clase, que comprenderá todas las clases admitidas, y otras clasificaciones parciales para cada una de las clases admitidas en el Campeonato. La atribución de puntos se hará según la siguiente escala:

9.1.1 Puntaje

Clasificación General y por clases para los diferentes Campeonatos:

Puesto	Punto
1	10
2	8
3	6
4	5
5	4
6	3
7	2
8	1

La organización determinará que el último tramo cronometrado del Evento, será tomada como una POWERSTAGE y se premiará con una puntación adicional al primero segundo y tercer lugar de cada clase y de la clasificación general en esa etapa.

Puesto	*Puntos*
1	*3*
2	*2*
3	*1*

9.1.2 Bonificación

En caso de empate, solamente las tripulaciones en tal situación desempatarán mediante el método de mayor cantidad de primeros lugares obtenidos, en los tramos cronometrados de empatar nuevamente se basará en la mayor cantidad de segundos lugares y así sucesivamente hasta desempatar.

ARTÍCULO 10. PRUEBAS PUNTUABLES

Las pruebas puntuables para el presente Campeonato, serán las que la Junta Directiva de AORA comunique oficialmente previo al inicio del presente Campeonato oficializadas por la FECOM.

Las fechas podrán ser cambiadas por la Junta Directiva de AORA, en caso de fuerza mayor.
Los nombres, locaciones y tipos de suelo podrán ser sujetos a cambios.

ARTÍCULO 11. RESULTADOS A RETENER

En la clasificación final para el Campeonato se retendrán todos los resultados, será considerado como

ganador aquella tripulación que haya obtenido más puntos.

Será obligatorio tomar la salida del último rally para optar por el Campeonato Absoluto y de cada Clase.

En caso de empate este será definido conforme a las Prescripciones Generales para RALLY.

ARTÍCULO 12. ENTREGA DE TROFEOS

La entrega de los trofeos será en pódium o lugar que AORA designe.

ARTÍCULO 13. CRITERIOS PARA EL ORDEN DE SALIDA

La lista de pilotos se confeccionará sobre la base de los siguientes criterios:

13.1 Campeón Actual

Para el Campeonato Nacional de Rally, el Campeón Absoluto del Campeonato de Rally del año anterior en GRUPO N conservará el número uno y podrá optar por la primera posición de salida, durante toda la temporada, solicitándolo por escrito previo a la fecha.

13.2 Fecha Internacional

La parrilla de salida será de acuerdo a las prescripciones Generales de la FIA, en caso de ser fecha internacional.

13.3 Primera Fecha

Para el primer rally del Campeonato de RALLY, la salida se dará según la clasificación general del Campeonato del año anterior y ordenados a su vez en N4, N3, N2 y demás categorías.

13.4 Fechas Posteriores

A partir de la segunda fecha del Campeonato de RALLY, la parrilla de salida será de acuerdo a como hayan terminado en el rally anterior y en orden de pilotos según su mismo Grupo:

a) Clase de Producción N4
b) Clase Side by Side (Mulas)
c) Clase de producción N3
d) Clase de Producción N2
e) Categoría Open

13.5 Tripulaciones Reincorporadas

Para ambos casos, los automóviles no clasificados en el anterior evento, se clasificarán según su Grupo, y dentro del Grupo, por Clase, a partir del último clasificado de su Grupo, en el siguiente orden: Grupo N en orden descendente de clases, y dentro de las clases según su tipo de Licencia, en su orden de rango: primero Licencias tipo A, luego tipo B y por último tipo C.

13.6 Criterios de seguridad

El orden de la salida del rally puede ser cambiado por efectos de criterio de seguridad por el Colegio de Comisarios Deportivos en cada evento.

13.7 Reagrupamiento

Al momento de reagrupar, se podrá reclasificar las posiciones de las tripulaciones contando AL MENOS, CON LOS TIEMPOS DE UN TRAMO CRONOMETRADO finalizado anteriormente, del más rápido al más lento.

ARTÍCULO 14. RECLAMACIONES Y APELACIONES

14.1 Reclamaciones

14.1.1 Reclamación Administrativa

Los concursantes tienen el derecho de la reclamación ante el Colegio de Comisarios máximo 30 minutos posteriores a la publicación de resultados en la pizarra oficial, según lo establece el artículo 13 del CDI.

14.1.2 Reclamación de una verificación técnica hacia un vehículo participante.

14.1.3 Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el Código Deportivo Internacional (ver art 13 del CDI)

14.1.4 Toda Reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando la suma de 150,000.00 Colones costarricenses, importe que no será devuelto si la reclamación se considera injustificada.

14.1.2.3 Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes del automóvil, el reclamante deberá adjuntar en efectivo 500.000 colones costarricenses.

14.1.2.4 Los gastos ocasionados por los trabajos y por el transporte del automóvil serán a cargo del reclamante si la reclamación es injustificada y a cargo del reclamado cuando sea justificada.

14.1.2.5 Si los gastos ocasionados por la reclamación (verificación, Transporte, etc.,), son superiores al depósito efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante, si la reclamación es justificada. Al contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia le será devuelta al reclamante.

14.2. Apelaciones

Importe de los derechos de apelación a una decisión del Colegio de Comisarios son de 150.000 colones costarricenses.

14.2.1. Derecho de Apelación

Los concursantes deben presentar la intención de apelación dentro de la hora siguiente, y tienen el derecho de presentar apelación formal ante el Tribunal de Apelación de ACCR dentro de las noventa y seis horas siguientes, contadas desde el momento en que fueron notificados por la instancia anterior. La apelación debe ser conforme al artículo 15 del CDI y el monto de la caución es de trescientos mil Colones.

14.2.2. Instancias

Los concursantes una vez agotadas las dos vías mencionadas en los incisos anteriores tienen el derecho de presentar ante el Tribunal Administrativo de Conflictos Deportivos del ICODER, su inconformidad.

14.2.3. Eventos Internacionales

Para eventos internacionales se apelará conforme el artículo 15.1 del CDI.

ARTÍCULO 15. CLASIFICACIONES

15.1 Clasificación Según Resultados

Las penalizaciones serán expresadas en horas, minutos y segundos de acuerdo a la escala de estas, tipificadas en este Reglamento. La clasificación final será establecida por la suma de los tiempos realizados en los tramos cronometrados, con las penalizaciones impuestas en el transcurso de los sectores de enlace y con cualquier otra penalización expresada en tiempo. Aquél que obtenga el total menor, será proclamado vencedor de la clasificación general, el siguiente será segundo y así sucesivamente. Las clasificaciones por clases serán establecidas por el mismo sistema.

15.2 Criterio de Desempate

En caso de empate en un Rally será proclamado vencedor aquel que haya vencido en el mayor número de tramos cronometrados. Si esto no fuera suficiente para deshacer los empates, se tomarían en consideración los tiempos del segundo, tercero y cuarto tramo cronometrado, etc.
Particularmente el criterio de desempate para obtener un campeonato debe aplicar párrafo anterior a las tripulaciones en disputa, pero solamente en la última fecha del presente Campeonato de Rallies.

15.3 Publicación de Resultados (Clasificación)

Los resultados oficiales serán publicados conforme al programa del rally.

15.4 Oficialidad de los Resultados (Clasificación)

La clasificación es provisional al final del rally. Se eleva a definitiva después de haberse realizado la verificación técnica final del evento.

Los concursantes pueden manifestar su inconformidad con la clasificación provisional desde el momento de su publicación hasta 30 minutos después ante el Colegio de Comisarios.

ARTÍCULO 16. ENTREGA DE TROFEOS Y PREMIOS DEL CAMPEONATO DE RALLY

La entrega de los trofeos se celebrará en el pódium de la llegada.

ARTÍCULO 17. PUBLICIDAD

17.1 Reglamento relativo a los números de competición y publicidad del automóvil (ver artículo No. 16)

Se aplicará estrictamente lo estipulado en el artículo No.16 del CDI tanto en lo concerniente a la publicidad en los vehículos, como en lo referente a la explotación y utilización de los resultados obtenidos en las pruebas con fines publicitarios (falsa Publicidad). Será penalizada la falta de claridad en la información divulgada que aparezca en dicha publicidad, tendiente a confundir o mal interpretar los resultados obtenidos.

Se aplicarán sanciones económicas o hasta con la descalificación si se irrespeta en el CDI y las Prescripciones Generales de Rally de AORA.

17.2 Créditos

Toda publicación deberá hacer mención del nombre del Campeonato Nacional, del presentador oficial, de los patrocinadores, así como la mención de "Organizado por AORA" con su logotipo. El incumplimiento de esta norma implica una sanción económica de 250,000.00 Colones Costarricenses.

17.3 Símbolos externos

Los participantes deberán reservar los espacios descritos a continuación:

a) Número de Competencia
b) Placa del Campeonato de Rally respectivo en el capó delantero
c) Visera Obligatoria del Evento en el vidrio delantero
d) Números de Color Naranja
e) Distintivo del Grupo y Clase
f) Los competidores deberán situar en las ventanas laterales traseras el primer apellido tanto del piloto como del copiloto (en el lado del piloto ira primero su Apellido y luego el del copiloto, y será a la inversa en el lado del copiloto), tipo de sangre y bandera de sus nacionalidades.
g) Patrocinador Oficial
h) Copatrocinadores
i) Número de competencia trasero lateral
j) Visera trasera, siempre respetando la ubicación reglamentada.

Además, se debe respetar las características que acá se especifican para cada calcomanía.

A) Número de competencia delantero lateral. Se sitúa en ambas puertas delanteras en la esquina próxima al retrovisor, fondo negro número blanco, tipo de letra "Arial" de 15x15 cm.

B) Placa oficial del Campeonato de Rally. Ubicarla en la tapa del capó, centrada, de 35 cm. ancho x 20 cm. alto.

C) Visera delantera. Pegarla en el borde superior del parabrisas delantero, de 110 cm. ancho x 10 cm. alto.

D) Número de competencia trasero. Situada en la esquina superior derecha del parabrisas trasero, refractivo de 15x15 cm.

E) Grupo de competencia. Ubicada en la esquina superior de ambos guardabarros delanteros, contiguo a ambas puertas delanteras y alineada con el número de competencia delantero (inciso A), fondo negro, caracteres en blanco, tipo de letra "Arial" de 15x15 cm.

F) Competidores. Situado en las ventanas laterales traseras el primer apellido tanto de piloto como del copiloto (en el lado del piloto irá primero su apellido y luego el del copiloto, y será a la inversa en el lado del copiloto), tipo de sangre y bandera de sus nacionalidades, tipo de letra "Arial" en blanco, sin fondo, de 30 cm. ancho X 10 cm. alto.

G) Patrocinador oficial. Ubicado horizontalmente en el lado derecho del número de competencia delantero lateral en la puerta del piloto y del lado izquierdo en la puerta del copiloto; rectángulo de fondo blanco de 40 cm. ancho x 15 cm alto.

H) Copatrocinadores oficiales. Ubicado verticalmente lado inferior del número de competencia delantero lateral, rectángulo de fondo blanco de 15 cm. ancho x 35 cm alto.

I) Número de competencia trasero lateral. Ubicar verticalmente entre el paral de la(s) puerta(s) y el nombre de los competidores (inciso D), rectángulo refractivo de 25 cm. ancho x 30 cm. alto.

J) Visera trasera. Pegarla en el borde superior del parabrisas trasero, de 110 cm. ancho x 10 cm. alto. AORA entregará un juego de calcomanías al inicio del campeonato. Cualquier reposición de calcomanías deberá pagarla(s) el concursante.

17.4 Multas

El monto a cancelar por la no colocación de Publicidad Facultativa será del 100% del costo de la inscripción. Igualmente, la colocación de Publicidad Facultativa con dimensiones incorrectas conforme a la reglamentación oficial tendrá la misma multa.

ARTÍCULO 18. OBLIGACIONES GENERALES

18.1 Control de los cascos, uniforme y equipo

El control de los cascos, uniforme NOMEX® y equipo se efectuará en las verificaciones técnicas (escrutinio), estos deben de portar OBLIGATORIAMENTE, el nombre y el tipo de sangre de cada tripulante. Los Uniformes de tipo Nomex, deberán cumplir con las normativas FIA 8856-2000, 8858-2002, 8858-2010, 8859 o 8860-2004 o 8860-2010 o más reciente y no deben de sobrepasar los diez años de antigüedad de su fabricación o uso. Así mismo los zapatos para competir deberán cumplir con las normativas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859 o 8860-2004 o 8860-2010, no se aceptarán zapatos de imitación a zapatos de competencia tanto para piloto como para copiloto. Los cascos deben de aparecer en las normativas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859 o 8860-2004 o 8860-2010, en las listas técnicas 33 o 69. Los guantes para los pilotos deberán cumplir con las normativas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859 o 8860-2004 o 8860-2010. La camisa de Nomex, balaclava y la cuellera es de uso obligatorio en ambos tripulantes y deberán cumplir con las normativas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859 o 8860-2004 o 8860-2010. Así también la sujeción correcta de los cinturones de seguridad y el casco son obligatorios. Es obligatorio el uso de medias y pantalón interior de material anti inflamable que cumpla con las normativas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859 o 8860-2004 o 8860-2010. Se recomienda el uso del soporte para casco del tipo HANS®.

18.2 Carné de identidad

Se requerirá el carné de Licencia de ACCR y el carné de identificación de FECOM del año en curso en que se participa.

18.3 Infracciones de Tránsito

Durante el desarrollo del Rally, las tripulaciones deberán ajustarse estrictamente al Reglamento de Tránsito local. Cualquier infracción será sancionada de acuerdo con la legislación nacional.

18.4 Placas y números

Las placas del Rally suministradas por la Organización, deberán ser colocadas de forma visible, en la tapa del motor del vehículo durante todo el transcurso del Rally.

Los números de competencia suministrados por la Organización deberán figurar obligatoriamente durante todo el Rally, en cada una de las dos puertas según croquis Art.17 de este reglamento. Además, en el caso de que se facilitaran los números sueltos de color naranja de una altura de 25 cm, deberán ser colocados obligatoriamente en la parte superior derecha del vidrio trasero, según el sentido de marcha del vehículo.

La ausencia de uno de los números de competencia o de una sola placa del Rally, será penalizada con 50.000 colones costarricenses.

18.5 Reconocimientos

El reconocimiento será indicado en el Reglamento Particular de cada fecha.

En los tramos cronometrados el límite inferior de velocidad es de 50 km/h a menos que un señalamiento menor se encuentre en la ruta. Los competidores deberán manejar de manera que no arriesguen o molesten al tráfico normal y habitantes de poblados.

La presencia del piloto, copiloto o concursante en la ruta del Rally, de la forma que sea, es considerada como reconocimiento.

El reconocimiento fuera de los horarios indicados es considerado como una grave ofensa y será reportado a los comisarios deportivos quienes aplicaran sanciones de acuerdo al Artículo 12 del Código Deportivo Internacional.

Los Tramos que se corren más de una vez durante el rally se considerarán como un solo Tramo para efectos de reconocimiento.

Por ningún motivo las tripulaciones podrán conducir en sentido opuesto al rally en los Tramos Cronometrados a menos que así lo indiquen los organizadores o las autoridades. Queda estrictamente prohibido entrar o salir de los Tramos Cronometrados por otro lugar que no sea el inicio o el final.

Las tripulaciones no podrán realizar el reconomiento en el vehículo de competencia ni en vehículos que porten algún tipo de publicidad. (Con rotulación de patrocinadores o de empresas)

Todas las infracciones serán reportadas a los Comisarios Deportivos quienes podrán aplicar sanciones de acuerdo al Art 2.4 inciso J del Código Deportivo Internacional de la FIA. Además, los comisarios podrán reportar las infracciones al ACCR para posibles sanciones, en cualquier caso, los organizadores deben reportar los infractores al ACCR para controlar a infractores repetitivos.

18.6 Combustible

Todos los vehículos participantes, sin excepción, sólo podrán realizar carga de combustible en los puntos previstos por la Organización (sí están indicados en la hoja de ruta o en los surtidores de combustible ubicados en el recorrido).

La zona de Repostaje para carga de combustible está situada después del CH de Salida del Área de Servicio en las áreas designadas por la organización en la Hoja de Ruta o en el Área de Servicio de cada evento según lo indique la Organización. La velocidad en las zonas de carga está limitada a 5 Km/h.

18.7 Seguridad de los participantes

Cada vehículo participante debe transportar un triángulo rojo reflectivo que, en caso de que el vehículo se detenga en un Tramo Cronometrado, deberá ser colocado por un miembro del equipo, de forma visible, como mínimo a 50 metros detrás del vehículo con el fin de avisar a las tripulaciones siguientes. Al equipo que no observe esta regla, le será impuesta una penalización económica de 50.000 colones costarricenses.

En caso de un accidente en el que no haya algún herido que requiera atención médica inmediata, la señal OK de la Libreta de Ruta, debe ser claramente mostrada como mínimo a los tres vehículos siguientes, así como a cualquier helicóptero. Al equipo que no observe esta regla, le será impuesta una penalización económica de 50.000 colones costarricenses, a criterio de los Comisarios Deportivos. En caso de que

alguno de los tripulantes requiera atención médica inmediata, deberá mostrar la señal de CRUZ ROJA de la Libreta de Ruta o la Bandera de CRUZ ROJA a los siguientes competidores para que avisen al siguiente puesto de radio, y/o la utilización de las banderas.

18.8 Informe de accidentes

En el caso de que un piloto participante en el rally se vea implicado en un accidente con daños al público, el piloto responsable deberá obligatoriamente permanecer en el sitio del accidente hasta que lleguen las autoridades competentes. El siguiente vehículo de competición deberá dirigirse, al siguiente puesto de radio, indicado en la Libreta de Ruta de acuerdo al artículo 3.3.2 Anexo VI de las Prescripciones Generales, e informar del accidente en caso de que exista una bandera con cruz roja o el indicativo de que haya una emergencia de gravedad, sino deberá reportarlo al final del tramo en el puesto de control o a la autoridad competente. En caso de faltar a esta norma, los Comisarios Deportivos podrán infringir al equipo responsable una penalización que puede llegar hasta la descalificación del evento.

18.9 Vehículos abridores

No está permitido a ningún competidor la ayuda por parte de vehículos abridores o de verificación de notas de ruta.

18.10 Luces

Será obligatorio permanecer con las luces encendidas durante el desarrollo del evento, so pena de aplicar una multa de 15.000 colones costarricenses.

18.11 Vidrios

Será obligatorio durante los tramos cronometrados permanecer con las ventanas laterales de ambos costados del vehículo cerradas, so pena de aplicar una multa de 15.000 colones costarricenses, salvo caso de fuerza mayor y que fuese notificado a los Comisarios Técnicos.

ARTÍCULO 19. DESARROLLO DEL RALLY

19.1 Hora Oficial durante el Rally

La hora oficial del evento será la señal de tiempo de la estación WWV de Fort Collins Colorado, USA, sincronizada a la hora local de Costa Rica, o la que indique dirección de carrera, utilizando los métodos tecnológicos actuales (Horarios sincronizados en línea)

19.2 *Antes de la salida del Rally*

Los vehículos participantes serán agrupados en un Parque Cerrado en lugar por definir que se encontrará indicado en la hoja de ruta.

Entrar antes o después de su hora ideal asignada al Parque Cerrado causará una penalización en efectivo de 50.000 colones costarricenses. Los competidores que no tomen la salida hasta un máximo de 15 minutos después de su hora ideal de arrancada serán descalificados del evento de acuerdo a su retraso máximo permitido.

19.3 Cronometraje

19.3.1 Precisión de penalización

El cronometraje en los tramos cronometrados se efectuará a la centésima de segundo.

19.3.2 Procedimiento de arranque en tramos cronometrados

Un sistema manual de arranque será utilizado en todos los Tramos Cronometrados.
Este sistema opera de la siguiente manera: Un minuto antes y 30 segundos antes y a partir de 10 segundos contará en cuenta regresiva.
La salida con reloj digital o auto salida, se le indicará a la tripulación su minuto de salida en la libreta de tiempos, por el juez de salida, y dicho juez velará por que el tiempo de salida sea respetado.

Las salidas en falso se penalizarán con 10 segundos la primera vez, la segunda con 60 segundos y la tercera con descalificación.

Se considera Parque Cerrado, el área comprendida 25 mts. antes y 25 mts. después del Puesto de Control, donde se ubican los Jueces. Dentro de esta área NO se pueden hacer reparaciones mecánicas y se autoriza únicamente el ingreso del vehículo y de la tripulación para realizar los trámites administrativos.

Todo copiloto debe de entregar la libreta de tiempos en su tiempo correspondiente (NO es obligación del Juez de solicitar la Libreta) es responsabilidad de la Tripulación de entregar su libreta en su tiempo correspondiente al Juez respectivo. Todo Copiloto deberá firmar la hoja de tiempo del Juez y validando el tiempo anotado.

El Colegio de comisarios se reserva el derecho de eliminar un puesto cuando así lo considere necesario o a solicitud del director de Carrera.

19.3.4 Irrespeto a un juez

El irrespeto a los jueces será sancionado en apego a lo que estipula el CDI, según el artículo 12.2.1. K

19.4. Escrutinio Final

De acuerdo al Art. 15.2 de las Prescripciones Generales en el presente reglamento, algunos automóviles podrán ser examinados cuidadosamente al final del rally, para lo cual el equipo tendrá que facilitar la ayuda de sus mecánicos para llevar a cabo los trabajos de desarmado y armado del automóvil.

ARTÍCULO 20. TRAMOS CRONOMETRADOS TIPO SUPER ESPECIAL

20.1 Súper Especial

Son pruebas de velocidad sobre una pista previamente diseñada y cerradas al tráfico de vehículos particulares. En el curso de estas pruebas es obligatorio para todos los participantes el uso de casco protector, cinturones y todos los requisitos de seguridad personal bajo pena de exclusión. Está prohibido a los equipos circular en sentido inverso durante los tramos cronometrados bajo pena de exclusión.

a) La salida será cantada por un juez con el cronometro en cero, cantando en forma regresiva y activando el cronometro en el momento de la salida, parando el tiempo cuando el vehículo pase la Meta.

b) Una falsa salida, efectuada antes de que el Oficial dé la señal de salida, será penalizada con diez segundos. Esta penalización no excluye sanciones más graves que puedan ser aplicadas por los Comisarios Deportivos, sobre todo en caso de reincidencia.

c) El recorrido será definido en la Junta de Pilotos, cronometrada desde el punto de salida, el tiempo será parado en el mismo punto de salida.
d) Los vehículos serán asignados según reglamento o podrán ser asignados por la Comisión Deportiva según su mejor criterio. Para el segundo "heat", y sucesivamente serán asignados según el tiempo cronometrado en el "heat" anterior.

e) Al haber sido asignados dos vehículos en un "heat", se rifará entre ambos la posición en la meta de donde tomará la salida o en el caso de ser un sector de persecución se rifará el orden de salida para el primer "heat" y para el siguiente "heat" se invertirá el orden de salida.

f) El vehículo que no esté listo para realizar el recorrido en el momento que sea llamado para participar, no podrá tomar la salida y perderá la opción de participar en ese "heat", quedando a discreción de los comisarios Deportivos asignarle un orden de salida diferente por el bien del espectáculo y la seguridad. Este cambio será castigado con diez segundos.

g) El "heat" será recorrido por dos vehículos a la vez, lanzados de diferente meta, circulando en el mismo sentido, pero a diferente distancia dentro de la pista y cada vehículo saldrá de la meta que por rifa será asignada, terminando el recorrido en la misma meta. En el caso de ser un sector de persecución serán lanzados desde la misma meta, circulando en el mismo sentido, pero con un tiempo determinado de diferencia de salida. Cada vehículo tendrá un tiempo individual de salida, y este tiempo finalizará solo cuando cada vehículo pase la meta final. La Comisión Deportiva, determinará el tiempo de salida entre los vehículos participantes.

h) Sí algún vehículo se ve obligado a parar dentro del recorrido por algún motivo o accidente, el piloto tiene la obligación dentro de lo posible de salir a avisar con bandera amarilla para que el otro vehículo termine su recorrido en el caso de quedar obstaculizando el paso.

i) Si por motivo de accidente o falla, alguno de los dos vehículos queda en posición que obstaculice completamente el paso del otro vehículo, el sector será paralizado y el vehículo dañado deberá ser auxiliado. El otro vehículo en buen estado deberá regresar a su meta y este será lanzado de nuevo, no así el vehículo auxiliado.

j) Todo vehículo que con clara intención omita, pase por encima o irrespete los obstáculos definidos dentro de la pista será penalizado con diez segundos, cada vez que esto suceda.

20.2 Asistencia Mecánica

Dentro de la pista está prohibido dar o recibir asistencia mecánica. Toda infracción será sancionada por el Colegio de Comisarios Deportivos de conformidad con la tabla de penalizaciones del reglamento nacional.

20.3 Salida de la Tripulación

Todo vehículo que no pueda tomar la salida normalmente dentro de los 20 segundos siguientes a la señal de salida será apartado para dejar despejada la zona de cronometraje.

20.4 Requisitos para Puntuar

Para poder optar por tiempos o puntos se deberá cumplir con: Cumplir la revisión de seguridad previa al inicio del evento y Tomar la salida.

20.5 En Caso de No Terminar un Tramo Cronometrado

Si un vehículo inicia un sector y sufre algún desperfecto mecánico o accidente que le impida terminar el recorrido establecido y pasar por el puesto de control de cierre o meta, el Colegio de Comisarios le asignará el mayor tiempo cronometrado en ese sector por otro vehículo participante en su grupo y clase, más diez segundos, de esta manera podrá continuar participando y optar siempre por un puesto en la clasificación final.

20.6 En Caso de No Iniciar un Tramo Cronometrado

Cuando una tripulación no logré iniciar sector por algún motivo, se le asignará el peor tiempo cronometrado en ese sector por otro participante de su grupo y clase, más diez segundos.

20.7 Cambio de Motor

Durante el transcurso de un evento, no se permite el cambio de motor.

20.8 Abandono

Si por algún motivo el piloto de un vehículo inscrito en el evento se viese forzado abandonar el evento, el vehículo inscrito será descalificado inmediatamente y se le retirarán los números asignados. En caso de incumplimiento a este artículo, se sancionará con la no participación como mínimo en el próximo evento a realizarse. Sí el vehículo está inscrito con otro piloto, éste sí podrá seguir participando (en caso de que sea un evento separado al Campeonato Nacional de Rally).

20.9 Excepciones

Cualquier anormalidad que se presente antes del inicio de la competencia y cuyo procedimiento no esté especificado en este Reglamento Deportivo o en sus respectivos anexos, los Comisarios Deportivos la resolverán según su mejor y más justo criterio.

20.10 Infracciones

Cualquier infracción a este Reglamento Deportivo referente a los procedimientos de la largada podrá conllevar la exclusión definitiva del infractor.

20.11 La duración y características

La duración y características de la prueba deberán indicarse en el Reglamento Particular de cada evento.

20.12 Cronometraje

La toma de tiempos se hará de la siguiente forma: Se penalizará al minuto, segundo y centésima de segundo.

20.13 Equipo de comunicación

No se penalizará la portación o uso de cualquier equipo de radio de comunicación externo en los vehículos de competencia durante la realización del evento, ni los teléfonos celulares.

20.14 Equipo de medición

El equipo de medición de los vehículos participantes, tales como computadoras, odómetros, cronómetros, marías, etc. queda a criterio de las tripulaciones.

20.15 Señales oficiales

Las Señales Oficiales a los competidores en la competencia serán establecidas en el Reglamento Deportivo. El uso de las banderas en él establecidas, será de obligatorio cumplimiento por parte de los organizadores y no podrá alterarse el significado de ellas.

Banderas Utilizadas:

- BANDERA VERDE: Inicio de la prueba o de un recorrido
- BANDERA DE CUADROS BLANCOS Y NEGROS: Final del evento, de la práctica o del recorrido
- BANDERA BLANCA CON CRUZ ROJA: Aviso de accidente grave de un vehículo de competición por parte de otra tripulación participante.
- BANDERA AMARILLA: Precaución, peligro. Si la bandera es agitada, ha ocurrido accidente en el sector posterior al puesto en que se muestra
- BANDERA AZUL: Un vehículo se aproxima a mayor velocidad. Si es agitada a un vehículo que está a punto de ser rebasado
- BANDERA ROJA: Tramo suspendido.
- BANDERA NEGRA: Bandera agitada a un automóvil señalado por un oficial, significa exclusión.

ARTÍCULO 21. PENALIZACIONES

21.1 Penalizaciones:

Pueden ser objeto de penalización las infracciones al presente Reglamento Deportivo, al Reglamento Particular del Evento, así como sus respectivos anexos y el irrespeto a las autoridades y oficiales deportivos, los comités de organización, cometidos por los concursantes, los pilotos, copilotos, equipos de asistencia, sus ayudantes y allegados, o cualquier otra persona u organización involucrada.

Salvo lo expresamente dispuesto en este Reglamento Deportivo y en el Reglamento Particular del Evento y sus respectivos anexos, todo lo relacionado con las **Infracciones, Sanciones, Protestas y Apelaciones** se resolverán conforme a los principios establecidos por AORA y a la escala de penalizaciones.

Escala de Penalizaciones: Las penalizaciones pueden aplicarse una o varias simultáneamente. Serán las indicadas en los incisos siguientes, las cuales podrán ser aplicadas indistintamente o sea sin seguir el orden en el que se anuncien, de acuerdo a la severidad del caso.

Las penalizaciones:

A) Con 90 segundos:

Tomar ruta alterna.
No portar las calcomanías de los números en lugar visible en las dos puertas laterales.

B) Con 60 segundos:

La Segunda salida en falso.

Conducir luego de la salida de la siguiente forma:

- Sin tener el cinturón abrochado.
  No utilizar el casco dentro del recorrido.
- Sin casco protector amarrado.
  Incumplimiento de algún requisito de seguridad.

D) 10 segundos:

La primera Salida en falso en los tramos.

d) Descalificaciones:

Ingerir alcohol, drogas o narcóticos. Cambiar el motor durante el evento, tercer salida en falso.
Portar recipientes con gasolina o alcohol dentro del vehículo en competición. Portación de armas de fuego.
Agresión a un oficial y representantes del Comité Organizador. Incumplimiento de los requisitos para seguridad personal. Circular en sentido contrario durante la realización de un sector.
No cumplir con requisitos de seguridad después de realizada la revisión de seguridad previa al evento.
Infracciones graves cometidas por la tripulación en su vehículo de competencia, antes, durante o después del evento y que hayan sido reportados por las autoridades de tránsito o visto por los jueces de ruta.
Abandono del vehículo por parte de la tripulación.
No permitir el rebase de un vehículo, luego de serle agitada una Bandera Azul, en el caso de que lo haga en más de un puesto (aplica solo súper especial).
Recibir asistencia de terceras personas y vehículos de asistencia, o de vehículos no inscritos, dentro de un recorrido.

En caso de ser descalificada alguna tripulación, quedará a criterio de la Junta Directiva el aplicar una sanción para futuros eventos.

ARTÍCULO 22. COMBUSTIBLES

22.1 *Combustibles autorizados a repostar*

Se autoriza únicamente el uso de combustibles o aditivos que se distribuyan y sean de venta libre en el país.

CAPITULO II. LICENCIAS E IDENTIFICACIONES DEPORTIVAS

ARTÍCULO 1. GENERALIDADES

Una licencia es un certificado de registro expedido a toda persona física o jurídica (concursante, piloto, copiloto y oficial), por el Automóvil Club de Costa Rica y por la Federación Costarricense de Motores y serán obligatorias para quienes deseen participar o tomar parte en competiciones de rally, regidos por el Reglamento Deportivo de la Asociación Organizadora de Rallies.

1.1. *Identificación deportiva*

Una identificación deportiva, es una certificación de registro donde el poseedor de la misma, (concursante, piloto, copiloto y oficial) está cualificado para participar en forma oficial en los campeonatos de Rally, esta será obligatoria y deberá de estar al día, para que su participación sea oficial.

ARTÍCULO 2. EL TITULAR DE LA LICENCIA

El titular de la licencia acepta ser conocedor de las Leyes Nacionales, del Reglamento Deportivo de la *ASOCIACION ORGANIZADORA DE RALLIES*, del Código Deportivo Internacional y debe respetar sus prescripciones y los demás reglamentos y anexos.

ARTÍCULO 3. PARTICIPACIÓN EN EVENTOS

Nadie podrá tomar parte en una competición, sin tener su licencia vigente.

ARTÍCULO 4. LICENCIA DEPORTIVAS NACIONALES

Será obligatorio para todas las tripulaciones contar tanto con la licencia de la **Federación Costarricense de Motores** como la del **Automóvil Club de Costa Rica**. La licencia del Automóvil Club de Costa Rica puede ser la licencia nacional o la internacional.

ARTÍCULO 5. EVENTO INTERNACIONAL

Si una fecha (evento) del presente campeonato es declarada Internacional por el ACCR, podrán participar en ella también los poseedores de licencias extendidas por otros países miembros de la FIA. En este caso se llevará una doble puntuación, una para el campeonato Nacional y otra para la fecha internacional. Cabe destacar que cualquier titular de licencia internacional podrá participar en cualquier fecha del campeonato nacional, mas no podrá puntuar.

ARTÍCULO 6. FICHA MÉDICA

Todo participante del campeonato nacional de Rallies está en la obligación de presentar la ficha médica de AORA debidamente llena para iniciar el campeonato, así como los exámenes clínicos que sean solicitados por parte de la comisión médica de AORA.

ARTÍCULO 7. TIPO DE LICENCIA

Para poder conducir un vehículo superior a la N3, el piloto debe tener una experiencia mínima de 2 años en clases inferiores y/o que la Junta Directiva de AORA lo apruebe.

En caso de que un piloto proceda de otra actividad automovilística queda sujeto a la aprobación de la Junta Directiva.

CAPÍTULO III. PROCEDIMIENTO DE SANCIÓN EN CASO DE OMISIÓN DE ESTE REGLAMENTO

PRESCRIPCIONES GENERALES QUE SE APLICAN A TODOS LOS CAMPEONATOS DE RALLY FISCALIZADOS POR LA ASOCIACIÓN ORGANIZADORA DE RALLIES (AORA).

El propósito de las presentes Prescripciones Generales, es establecer el marco de las reglas aplicables a la organización de rallies que se disputen fiscalizados por AORA.

Cualquier infracción o violación a estas regulaciones serán informadas a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer penalizaciones de acuerdo a lo previsto en este reglamento y en caso de no tutelarlo se aplicará supletoriamente el artículo 12 de CDI.

CAPÍTULO IV. Generalidades

ARTÍCULO 1: REGLAMENTO PARTICULAR

1. *El reglamento particular*

El reglamento particular será impreso en formato carta, debe estar en total conformidad con todos los presentes reglamentos, por orden de prelación en los siguientes incisos:

a) El Código Deportivo Internacional de la Federación Internacional del Automóvil (FIA)
b) El presente Reglamento Deportivo de AORA 2022
c) El Código Deportivo Nacional (FECOM) y Ley del deporte 7800
d) El Reglamento Particular de cada evento que elaborará AORA de acuerdo con los artículos 2.1.3, 2,1,3 A y 2.1.4 A y 2.1.4.H del C.D.I

2. Reglas complementarias y condiciones

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. *Aval para organizar evento*

Si es un rally que no es organizado por la Asociación Organizadora de Rallies, sino por alguna otra organización, esta organización podrá pedir el aval y la autorización de uso de los reglamentos a la Junta Directiva de AORA, al menos 40 días antes, del inicio del evento.

Dos copias del borrador del reglamento particular deben enviarse a la Junta Directiva AORA por lo menos 30 días antes del comienzo de la prueba, para obtener su aprobación.

Durante las dos semanas posteriores a la recepción del borrador del reglamento, AORA informará al club organizador y/u organización 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 AORA por lo menos quince días antes de la realización de la prueba, así como también a los Comisarios Deportivos actuantes, de los cuales AORA aportará al menos uno.

4.Logo

El logotipo de AORA debe aparecer en la tapa del reglamento particular de cada rally del Campeonato Nacional, así como de rallies fiscalizados por este ente, así como en los Anexos y en la primera página de las clasificaciones no oficiales y oficiales.

5. Resultados

El reglamento particular debe especificar dónde y cuándo se exhibirán los resultados oficiales.

6. Reunión de comisarios deportivos

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

7. Enmiendas al reglamento particular

Las cláusulas del reglamento particular sólo pueden enmendarse mediante resoluciones debidamente justificadas y aprobados por la totalidad (unánime) de los concursantes inscritos al momento de dicha modificación, las cuales deberán de ser publicadas en boletines y se anunciarán por medio de anexos fechados y numerados, que serán parte integrante del reglamento particular. Estos anexos se exhibirán en la Secretaría, en la sede del rally y en el sitio designado para los comunicados oficiales y 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. Según artículo 3.6 del CDI.

7.1. Los Anexos deben ser impresos en papel de color amarillo.

8.*Aplicación e interpretación del reglamento*

El Director del Rally tiene a su cargo la aplicación de estas Prescripciones Generales, el Reglamento de Campeonato y del Reglamento Particular durante el desarrollo del rally.

El mismo 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 del Rally, o en su defecto el CDI.

9. Cualquier reclamo elevado por un competidor se remitirá a los Comisarios Deportivos para que deliberen y decidan conforme a su autoridad.

10.De igual manera, cualquier caso no previsto en los reglamentos será estudiado por los Comisarios, quienes tienen el exclusivo poder de decisión. (Art. 11.9 y siguientes del C.D.I)

11. El piloto asume la responsabilidad del concursante cuando este último no esté disponible durante el rally.

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

ARTICULO 2. OFICIALES

2.1 Comisarios deportivos de la prueba

El Colegio de Comisarios Deportivos de un rally del Campeonato Nacional y/o rally independiente siempre deberá integrarse por tres miembros. Los miembros serán designados conforme al Artículo 2.2 del Capítulo I del presente Reglamento.

Es conveniente que haya una apropiada comunicación entre los Comisarios Deportivos y el Director del Rally. 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.

2.2 *Observador*

En los rallies del Campeonato Nacional y/o rallies independientes AORA podrá designar un observador.

2.3 *Delegado de seguridad*

AORA puede designar un delegado de seguridad, que es específicamente responsable de controlar la seguridad del público en el rally.

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

Como parte de sus deberes, queda a discreción del observador de AORA 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:

Deberán exhibir un emblema distintivo en el parabrisas del vehículo. El mismo será considerado como pasa libre y deberá ser provisto por el organizador.

2.4.1 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

2.4.2. 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.

ARTÍCULO 3. INSCRIPCIONES

3.1 *Inscripción*

La fecha del cierre de inscripciones debe ser mencionada en el Reglamento Particular de la Prueba.

3.1.1 Las inscripciones podrán efectuarse de manera presencial el día de la junta de pilotos, asimismo, se podrá hacer por correo electrónico enviado 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, copiloto y concursante. Marca, modelo del vehículo y Clase a la que pertenece.

3.1.2 La inscripción efectuada por correo electrónico, se perfeccionará mediante la firma de los formularios Oficiales en la oportunidad de la Verificación Administrativa Previa a la competencia.

3.1.3 No se admitirán inscripciones colectivas, es decir de más de un vehículo por formulario de inscripción

3.1.4 Las tripulaciones de los automóviles deberán presentar las licencias habilitantes en oportunidad de inscribirse y toda vez que le sean solicitadas y las autorizaciones de sus respectivas ADN.

No podrán participar de la prueba aquellos conductores, copilotos y/o concursantes que hallándose regularmente inscritos, mantengan deudas pendientes con la organización y/o AORA.

3.1.5 Los concursantes extranjeros, pilotos y copilotos deberán presentar su licencia y una autorización de la ADN que la emitió, para inscribirse en el evento que desean participar.

3.1.6 Salvo en los casos previstos en las presentes Disposiciones, no pueden hacerse enmiendas en la solicitud de inscripción. Sin embargo, el concursante 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.

3.1.7 Está prohibido hacer cualquier cambio de concursante 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 el Colegio de Comisarios Deportivos puede autorizar el reemplazo de los dos miembros de la tripulación.

3.2. Clasificación del vehículo

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.

3.3. Aceptación

Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante y todos los miembros de la tripulación se remiten a las jurisdicciones deportivas especificadas en los presentes reglamentos y en el Reglamento Particular.

3.4. Derechos de inscripción

Los derechos de inscripción serán definidos por AORA y mencionados en los respectivos Reglamentos de Campeonato.

Los derechos de inscripción podrán a discreción de AORA, ser parcialmente reembolsados en los siguientes casos:

a) A los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada el cincuenta por ciento.

b) En caso que la prueba no se celebrara, el cincuenta por ciento.
c) Los organizadores podrán eventualmente rembolsar parte de los derechos de inscripción a los participantes que, por causa de fuerza mayor, debidamente justificada, no pudieran presentarse a la largada, por lo cual quedará a discreción de la Junta Directiva.

ARTÍCULO 4. SEGURO

4.1 El Organizador se encargará obligatoriamente de la contratación de un seguro que garantice la responsabilidad civil hacia terceros del concursante con la sola condición de que el tercero no sea otro concursante. Este seguro se extenderá temporalmente desde el momento de la entrada inicial al Parque Cerrado previo o Servicio 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 de la puesta fuera de carrera de la tripulación (Exclusión o Retiro cualquiera de los dos).

Si fuera posible, además se deberá contratar un seguro de Accidentes Personales que cubra a los Oficiales Deportivos y todas las Autoridades de la prueba.

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

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

4.4 Los vehículos de asistencia; aun siendo portadores de las placas específicas emitidas por el Comité Organizador, no pueden en ningún caso ser considerados como que están 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.

ARTÍCULO 5. TRIPULACIONES

5.1 En aplicación de las Reglamentaciones y de acuerdo con las Prescripciones Generales, el retiro de uno de los miembros de la tripulación será informado a los Comisarios Deportivos. Si un tercero es admitido a bordo (excepto si es para transportar a una persona herida), los Comisarios pueden imponer una penalización según lo dispuesto en el CDI.

5.2 Los dos miembros de la tripulación serán designados como piloto y copiloto o navegante de acuerdo a las disposiciones de AORA.

Ambos miembros de la tripulación podrán conducir durante el transcurso de la prueba, si ambos son titulares de licencia de piloto en vigencia. Siempre y cuando ambos tengan Licencia de Conducir al día de un ente gubernamental autorizado.

En caso contrario solamente lo podrá hacer el que se hubiese inscrito como piloto del vehículo. Tratándose de copilotos que no conducen, deberán cumplir con las disposiciones sobre Licencia de Copiloto que fije **ACCR y FECOM.**

5.3 El nombre del piloto y/o copiloto, junto a la bandera nacional deben aparecer 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. La letra reglamentaria es Arial en negrita.

Cualquier concursante que no cumpla con esta regla estará sujeto a una penalización en efectivo.

5.4 En caso de rotura del vidrio, la penalización en efectivo no se aplicará.

ARTÍCULO 6. ITINERARIO - LIBRO DE RUTA - TARJETA DE TIEMPOS

6.1 Libro de ruta

6.1.1 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 el área, parque o zona de servicio designado, a menos que los Comisarios Deportivos decidan que se trata de un caso de fuerza mayor.

6.1.2 En todos los casos, el libro de ruta debe estar en conformidad con el estándar publicado en el Reglamento de Campeonato Nacional de Rally de AORA. Debe ser impreso en formato carta y contar con las señales de “OK” y “SOS” (puede ser sustituida por una Cruz Roja), con sus colores correspondientes, verde y rojo en formato carta, doblado y pegado dentro del libro.

6.2. Intervalos entre horas de largada

6.2.1 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, respetando sus prioridades.

6.2.2 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 los Comisarios Deportivos concedan una excepción específica.

6.2.3 El intervalo inicial en la rampa de largada de un rally queda a criterio de los organizadores, que pueden establecer un intervalo inicial de 2 minutos, o de 1 minuto o una combinación entre ambos. Este punto, si difiere de lo establecido, debe ser mencionado en el Reglamento Particular.

6.3. Tarjeta de tiempos

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

6.3.2 Las tripulaciones están obligadas a entregar su tarjeta de tiempos para que se le 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.

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

6.3.4 Todas las tarjetas de tiempos usadas en los rallies de AORA y/u otras organizaciones, deben estar de conformidad con la aprobada por AORA.

ARTÍCULO 7. PLACAS DEL RALLY Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN

7.1 El Comité de Organización suministrará a cada tripulación los dos paneles con los números de competición reglamentarios junto con las calcomanías de los patrocinadores del evento y en forma opcional dos placas de identificación.

7.2 Los números de competición tendrán consigo la marca comercial patrocinadora, la cual es obligatoria portar.

7.3 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.

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

ARTÍCULO 8. PUBLICIDAD

8.1 Se permite a los concursantes colocar libremente cualquier publicidad sobre sus autos, siempre que la misma:

Esté autorizada por las Leyes Nacionales y los reglamentos de AORA. 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.

8.2 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.

8.3 La publicidad obligatoria de la competencia, se indicará en el Reglamento Particular de la Prueba o en un Anexo al mismo.

8.4 Los organizadores no podrán prohibir a los participantes, exhibir en sus vehículos publicidad que sean competencia de la publicidad obligatoria del organizador.

8.5 Todas las letras del nombre del auspiciante deben ser, como máximo, de la misma altura y grosor que las del nombre del rally.

ARTÍCULO 9. CIRCULACIÓN

9.1 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:

- Primera infracción: Penalización en efectivo de cien mil colones.
- Segunda infracción: Una penalización horaria de 5 minutos.
- Tercera infracción: Descalificación.

9.2 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.

9.3 En caso de que la policía decidiera no 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:

- Que la notificación de la infracción se haga por vía oficial y por escrito, antes de que se publique la clasificación, al final de la etapa.

- 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 precisada.

- Que los hechos no sean susceptibles a diversas interpretaciones.

9.4 Queda prohibido, remolcar o transportar los autos, o hacer que los empujen, salvo para colocarlos de vuelta sobre la ruta o para liberar la ruta o para reingresar por modalidad Rally 2. Cualquier infracción se informará a los Comisarios Deportivos.

9.5 De igual manera, se prohíbe a las tripulaciones, bloquear deliberadamente el paso de los autos de competición, impedirles un adelantamiento o comportarse de una manera antideportiva, será penalizado de acuerdo con el CDI, siendo la sanción aplicable la expulsión del evento.

ARTÍCULO. 10. REPARACIONES - ASISTENCIA – COMBUSTIBLE

10.1 Reparaciones. Condiciones Generales.

Las reparaciones serán definidas como un trabajo no restringido en un auto de competición, excepto cuando están limitadas como en el presente Artículo 10.1 y Artículo 10.2

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.

Cualquier infracción concerniente a la asistencia o cualquier acción definida como “Asistencia Prohibida” (ver Art. 10.2), observada por los Oficiales Deportivos puede implicar la aplicación de los artículos correspondientes del CDI por parte de los Comisarios Deportivos.

10.2 Definición de “Asistencia Prohibida”

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

Salvo en los Parques de Asistencia o cuando sea específicamente permitido mediante un anexo o indicado en el Libro de Ruta, en secciones de ruta, la presencia de personas del equipo o cualquier vehículo vinculado con el equipo (incluyendo helicópteros), dentro de un radio de un kilómetro de su auto de competición,

salvo en Pruebas Especiales desde la pancarta amarilla al comienzo del Control Horario hasta la señal de Stop al finalizar la Prueba Especial.

Para autos participantes que aguarden en el Control Horario a la entrada de Parques de Asistencia o Zonas de Reagrupamiento, o estacionados dentro de las Zonas de Reagrupamiento, donde el suministro de alimentos, bebidas e información (datos de tiempos, libros de ruta, etc.), hacia y desde la tripulación también es permitido. mientras transporte(n) a la tripulación(es) hasta o desde el Parque Cerrado. Solamente con el propósito de transportar una batería adicional al Parque Cerrado.
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 hace el personal del equipo y sus vehículos de servicio, pero no deben detenerse ambos en el mismo lugar y en el mismo momento.

10.2.1 El desvío del auto de competición de la ruta del Rally, para poder recibir asistencia.

10.2.2 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.

10.3 *Parques de Asistencia.*

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

TIPO	**TIEMPO PERMITIDO EN EL PARQUE**	**CANTIDAD DE PARQUES**	**MAX. DISTANCIA ENTRE PARQUE**	**CAMBIO DE LLANTAS**	**OBSERVACIONES**
I	30 o 45 min.	Máximo CINCO	50 Kms.	SI	45 minutos solo Final de Etapa Puede ser 20 min.
II	20 min.	UNO	NO APLICA	SI	20 minutos al final del rally o antes del 1er tc de cada día

10.3.2 Los Parque de Asistencia deben ser claramente indicados en el Libro de Ruta y deben contar con controles horarios de entrada y de salida.

10.3.3 La velocidad de los vehículos en los Parques de Asistencia no debe exceder de 20 km/h. No cumplir con este límite puede originar penalizaciones aplicadas por los Comisarios Deportivos.

10.4 Vehículos permitidos en los Parques de Asistencia

10.4.1 Un máximo de dos (2) vehículos de asistencia por auto inscrito 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.

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

10.4.3 Cuando el espacio del parque de asistencia es insuficiente, el organizador debe prever áreas de estacionamiento para los vehículos mencionados en 10.4.1, en lugares de vecindad con el Parque de Asistencia.

10.5 Combustible

10.5.1 Todos los participantes deberán obligatoriamente reabastecer combustible en el interior de los parques de asistencia o zonas de reaprovisionamiento, definida en el Art. 10.3

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

Estos puntos de reaprovisionamiento no contarán con controles horarios de entrada y salida. Tomar una nueva rueda de repuesto en la zona de reaprovisionamiento no está autorizado, solamente se permite el cambio de la dañada por la rueda de repuesto.

ARTÍCULO 11. LLANTAS - RUEDAS DE REPUESTO

Los automóviles de competición podrán llevar dos llantas de repuesto como máximo.

ARTÍCULO 12. RECONOCIMIENTO

12.1 Una o más de las siguientes tres normas para el reconocimiento se aplican y se especifican en el Reglamento Particular.

12.1.1 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 con los concursantes haya sido informado), en autos registrados normalmente y respetando las leyes de tránsito.

12.1.2 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.

12.1.3 Reconocimiento libre en áreas en donde el medio ambiente no pueda ser afectado, o donde la legislación lo permita.

12.1.4 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 atribuirse a los organizadores.

12.2 *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, a menos que se considere lo contrario en el Reglamento Particular:

12.2.1 Vehículo de serie. Autos de tracción simple o en caso de ser de tracción 4x4 deben ser camionetas con un peso mínimo de 1.300 Kg.

12.2.2 No deberá poseer publicidad.

12.2.3 El motor será de producción de serie (de acuerdo al Reglamento del Grupo N).

12.2.4 La caja de velocidades será de producción de serie (de acuerdo al Reglamento del Grupo)

12.2.5 El tubo de escape será de serie y deberá respetar el límite sonoro autorizado en el país organizador.

12.2.6 Cinturones de seguridad de producción de serie (inerciales).

12.2.7 Asientos serán de producción de serie.

12.2.8 Las llantas son libres dentro de los límites del Anexo “J”, Grupo “N”.

12.2.9 En las suspensiones los amortiguadores serán estándar en su forma exterior.

12.2.10 Sin jaula interna, barras o tubos externos que cumplan esta función, si existe no debe cumplir una función estructural.

12.2.11 En la parte inferior del motor se permitirá un chapón de protección.

12.2.12 Llantas libres para tierra o ripio.

12.2.13 Las tripulaciones pueden utilizar un sistema de comunicación “liviano” (sin casco).

ARTÍCULO 13. VERIFICACIÓN TÉCNICA - CONTROLES ADMINISTRATIVOS

13.1 *Verificación técnica antes de la largada y durante el rally.*

13.1.1 Todas las tripulaciones y autos que toman parte en el rally deben concurrir a la verificación técnica (y/o los controles administrativos) de acuerdo con el programa dado.

13.1.2 A cualquier tripulación que se presente a la zona de verificación técnica (y/o controles administrativos) fuera de los límites horarios prescritos en el reglamento particular del rally no se le permitirá largar, excepto en caso de fuerza mayor debidamente reconocida como tal por los Comisarios Deportivos.

13.1.3 La tripulación deberá presentar la ficha de homologación, así como cualquier anexo a esta. Si no se presentaran, los Comisarios Deportivos podrán imponer una penalización que puede llegar hasta negársele la largada al auto en cuestión.

13.1.4 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.

13.1.5 A cualquier auto que no cumpla con lo requerido en la verificación técnica puede ser posible a que no se le permita la largada por parte de los Comisarios Deportivos basados en el Informe que presenten los Comisarios Técnicos.

13.1.6 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 inscrito, elementos de seguridad esenciales, conformidad del automóvil con el Código Nacional de Circulación en Ruta, etc.).

13.1.7 Esta actividad incluirá:

13.1.7.1 Identificación de la tripulación. Cada miembro debe estar provisto de dos fotos recientes con formato de identidad (4 x 4 cms.).

13.1.7.2 Identificación del auto, el chasis, el bloque del motor cualquiera de los cuales puede ser marcado en cualquier momento.

13.1.8 Durante el desarrollo del rally, en cualquier momento pueden realizarse controles adicionales de los miembros de la tripulación, así como del auto. El concursante es responsable de la conformidad técnica de su auto durante toda la duración del rally, toda infracción será informada a los Comisarios Deportivos.

13.1.9 En caso que se coloquen marcas de identificación (ver Art. 13.1.7.2), 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.

13.1.10 Cualquier fraude que se descubra, y en especial presentar como originales marcas que han sido retocadas, será informada a los Comisarios Deportivos. También será informado a los Comisarios Deportivos y cualquier otro concursante o tripulación que haya ayudado a cometer la infracción o se haya visto envuelta en ella, pudiendo esto llevar hasta la descalificación del evento, ello sin perjuicio de la posibilidad de solicitar la imposición de sanciones más severas por parte de las autoridades superiores: ACCR y FECOM.

13.2 Control Final

13.2.1. 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:

13.2.1.1. La conformidad del auto con el vehículo presentado en la verificación técnica inicial.

13.2.1.2. Las partes, conjuntos o condiciones técnicas reglamentarias que los Comisarios Técnicos determinen.

13.2.1.3. Si hay motivo para imponer cualquiera de las penalizaciones previstas.

13.2.2. La ausencia de una de las marcas de identificación, según el Art. 13.1.7, será informada a los Comisarios deportivos.

13.2.3. 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.

13.2.4. En caso de que el desmontaje arriba mencionado sea resultado de un reclamo, se exigirá al reclamante un depósito según lo determinado en el Artículo 14.1.2 del Reglamento General, debiendo pagarse este importe por anticipado.

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

13.2.5. 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 aun 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 será informada a los Comisarios Deportivos. Esta no presentación al Parque Cerrado, podrá ser sancionada con la descalificación.

ARTÍCULO 14. 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 (excluidas las pecuniarias) por llegar tarde a la zona de largada se especificarán en el artículo 14.2.1

14.1 Si se establece un Parque Cerrado, las tripulaciones pueden entrar al mismo 10 minutos antes de su hora de largada.

14.2 La hora ideal de largada aparecerá en la tarjeta de tiempos de cada tripulación.

14.2.1 Cualquier llegada tarde imputable a la tripulación a la llegada de un sector control horario o a la largada de un tramo cronometrado, se penalizará con 10 segundos por cada minuto o fracción de minuto de retraso con base en su tiempo ideal u orden indicado por el juez. Si la tripulación se adelanta será penalizada con un minuto por cada minuto o fracción de minuto de adelantamiento. A cualquier tripulación que registre más de quince (15) minutos de llegada tarde no se le permitirá largar.

14.3 Dado que las tripulaciones tienen 15 minutos para presentarse a la largada del rally, de un sector o de una sección, si se presentan dentro de estos 15 minutos, la hora real de largada se anotará en la tarjeta de tiempos. El intervalo mínimo prescrito entre los autos debe ser respetado.

14.4 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 o en lo indicado en el Libro de Ruta del evento.

14.5 El orden de largada para los sectores subsiguientes se determinará de acuerdo con la clasificación general provisoria establecida al final del sector previa, y será publicado en el horario especificado en el programa del Reglamento Particular.

ARTÍCULO. 15 TARJETA DE TIEMPOS

15.1 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, encuadernadas en forma de libro que cubran una sección o etapa 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.

15.2 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 su sellado e inscripción de los tiempos registrados.

15.3 Cualquier corrección o enmienda hecha en la tarjeta de tiempos será informada a los Comisarios Deportivos, a menos que tal corrección o enmienda haya sido aprobada por los oficiales deportivos a cargo.

15.4 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, será informada a los Comisarios Deportivos.

15.5 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.

15.6 Cualquier divergencia entre las horas anotadas en la tarjeta de tiempos de la tripulación y las anotados 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.

ARTÍCULO 16. PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

16.1 *Disposiciones generales*

16.1.1 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 AORA.

16.1.2 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 prevé 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 del 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.

16.1.3 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. 18.). Reparaciones o Asistencias no pueden ser hechas dentro de esa área de control.

16.1.4 El tiempo de detención dentro de cualquier zona de control no debe exceder el tiempo necesario para realizar operaciones de control.

16.1.5 La hora ideal de registro es exclusiva responsabilidad de las tripulaciones, que pueden consultar reloj oficial en la mesa de control.

16.1.6 Los oficiales deportivos no deben dar ninguna información a las tripulaciones sobre su hora ideal de llegada.

16.1.7 Los controles deben estar listos para funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer auto de competición.

16.1.8 A menos que el Director del Rally decida otra cosa, dejarán de funcionar 15 minutos después del tiempo ideal de llegada del último auto de competición, más el tiempo de exclusión.

16.1.9 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 Deportivos.

16.2 *Señalización de los controles*

16.2.1 Deben utilizarse las señales que aparecen en el Anexo II

16.2.2 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 II.

16.2.3 La señalización de la zona de control se realiza por medio de tres pancartas con la siguiente descripción (ver Anexo II).

16.2.4 Control horario

16.2.4.1 El comienzo de la zona de control está indicado por una pancarta sobre un tablero de fondo amarillo.

16.2.4.2 La ubicación del propio control está indicado por la pancarta sobre fondo rojo, y el fin de la zona de control está indicado por la pancarta (fondo Naranja).

16.2.5 Control de Paso

Las pancartas se desplegarán de la misma manera en los controles horarios, poniendo una al inicio y otra al final del control de paso, siendo esta la primera con un fondo amarillo, la segunda con un fondo rojo y la tercera y final con un fondo naranja.

16.2.6 Prueba especial

16.2.6.1 El punto de largada está indicado por medio de una pancarta sobre fondo rojo.

16.2.6.2 La llegada está precedida por la pancarta sobre fondo amarillo. La línea de llegada, donde se tomarán los tiempos, está indicada por la pancarta sobre fondo rojo.

16.2.6.3 Una pancarta “STOP” sobre fondo rojo se ubica aproximadamente entre 100 y 300 m. más adelante.

16.3 Zona de control

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

16.4 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.

16.5 *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.

16.6 *Procedimiento de registro*

16.6.1 El procedimiento de registro comienza en el momento en que el auto flanquea la pancarta de entrada de la zona de control horario.

16.6.2 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 anormalmente lenta.

16.6.3 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.

16.6.4 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.

16.6.5 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, y nada más.

16.6.6 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.

16.6.7 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.

16.6.8 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.

16.6.9 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 18 h 58’ 00” y las 18 h58’ 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.

16.6.10 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.

16.6.11 En los controles horarios de fin de etapa, de una sección, de un reagrupamiento 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 el horario previsto del rally, y no el horario real.

16.6.12 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.

16.7. Hora de partida de los controles

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

16.7.2. 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 16.1.3 y 18.1.2 cuyas pancartas estarán dispuestas de la siguiente forma:
b) Pancarta de advertencia amarilla (comienzo de zona).
c) Luego de aproximadamente 25 m., pancarta roja con reloj (puesto de control horario).
d) A una distancia de 50 a 200 m., pancarta roja con bandera (largada de la prueba especial).
e) Finalmente, 25 m. más adelante, pancarta final naranja, con tres franjas transversales.

En el control horario de llegada del sector, el oficial a cargo anotará en el carné, 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 en el Control Horario precedente son iguales, se tendrán en cuenta los tiempos registrados en el Control Horario previo al mismo y así sucesivamente.

a) 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 17.4).

b) 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.

16.8. Puesta fuera de carrera

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

16.8.1. 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 etapa, o un retraso total de más de 60 minutos, será informada a los Comisarios Deportivos. Al calcular dicha penalización, se aplicará el tiempo concreto y no el tiempo de penalización (y/o segundos por minuto). Para efectos de sanción se referirá al Artículo 16.8.4.

16.8.2. 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 x 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 x 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.

16.8.3. 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.

16.8.4. La descalificación por exceder el retraso máximo permitido sólo puede ser anunciada al final de una sección o al final de una etapa.

16.9. Controles de reagrupamiento

16.9.1. 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 16.1, 16.2 y 16.3).

Dentro de las zonas de reagrupamiento, los motores pueden encenderse por medio de una batería externa.

16.9.2. 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.

16.9.3. Ejemplo:

120 autos en la largada del rally. Primer reagrupamiento de 4 horas.
Hora de largada del control de reagrupamiento: 12h. 01'

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'

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

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

16.9.4. 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 o donde los oficiales deportivos les indiquen. Los motores deben apagarse. Los organizadores pueden darles un nuevo conjunto de tarjetas de tiempo, ya sea a la entrada o a la salida del parque cerrado.

16.9.5. 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. De lo contrario, 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 que debe incluir penalizaciones en ruta, así como cualquier otra penalización expresada en tiempo.

ARTÍCULO 17. PRUEBAS ESPECIALES – TRAMOS CRONOMETRADOS

17.1 Las Pruebas Especiales o Tramos Cronometrados son pruebas de velocidad en caminos especialmente cerrados para el rally. Para las Pruebas Especiales o Tramos Cronometrados, la medición del tiempo debe ser al segundo, o al décimo de segundo (0.1 seg.). La precisión en la toma de tiempos debe ser definida en el respectivo Reglamento de Campeonato.

17.2 Durante las Pruebas Especiales, la tripulación debe usar: Uniforme Nomex, cascos, neck o Hans, cinturones de seguridad y guantes para el piloto todos debidamente aprobados y homologados, cuando se encuentren en el interior del auto, bajo pena de ser reportados a los Comisarios Deportivos.

17.3 Está prohibido a las tripulaciones circular en sentido contrario al de la prueba especial, cualquier infracción a esta norma será informada a los Comisarios Deportivos.

17.4 Como inicia la prueba especial

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.

17.5 Largada de las pruebas especiales

La largada de las pruebas especiales se dará de la siguiente manera:

17.5.1 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.

17.5.2 Cuando hayan transcurrido los últimos cinco segundos, se dará la señal de largada, tras la cual el auto debe largar de inmediato.

17.5.3 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 del cual la descripción y reglamento deben estar incluidos en el Reglamento Particular del Evento.

17.6 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.

17.7 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.

17.8 Una falsa largada, en especial una largada efectuada antes de que el oficial haya dado la señal, se penalizará de la siguiente manera:

a) Primera oportunidad: 10 segundos.
b) Segunda oportunidad: 1 minuto.
c) Tercera oportunidad: Exclusión del evento.

Esas penalizaciones no impiden a los Comisarios Deportivos imponer mayores sanciones si lo consideran necesario.

17.9 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 línea de llegada, la cual está indicada por una pancarta con una bandera a cuadros sobre fondo rojo.

17.10 La tripulación deberá luego reportarse al punto de detención señalizado 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 centésimo 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.

17.11 Si, por culpa de la tripulación, no se puede anotar el horario, se impondrán las siguientes penalizaciones:

17.11.1 Para la largada: exclusión.

7.11.2 Para la llegada (Punto Stop): penalización de 5 minutos.

17.12 Los tiempos realizados por las tripulaciones en cada prueba especial, se sumarán a sus otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.), expresadas en tiempo.

17.13 Durante una prueba especial, está prohibida la asistencia. Cualquier infracción a esta regla será informada a los Comisarios Deportivos. Tal decisión sólo se anunciará al final de una sección o de una etapa.

17.14 Los intervalos de largada para las pruebas especiales deben respetar las mismas reglas establecidas para la largada de la etapa en cuestión, a menos que los Comisarios Deportivos concedan una excepción.

17.15 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 Deportivos. Ya sea que la prueba especial se dispute o no. La sanción será la exclusión del evento.

17.16 Interrupción de una Prueba Especial

17.16.1 Cuando por cualquier razón se deba dar por cancelada una prueba especial, los Comisarios pueden asignar a cada tripulación afectada el tiempo que consideran más justo.

17.16.2 Sin embargo, ninguna tripulación que sea total o parcialmente responsable de interrumpir una prueba puede beneficiarse con esta medida. Se le acreditará el tiempo que eventualmente podría haber realizado, si éste es superior al tiempo otorgado a las otras tripulaciones

17.17. Autos cierra-camino

Los organizadores deben incluir por lo menos dos autos cierra- camino numerados “00” y “0”. Estos autos deben recorrer el camino completo de todas las pruebas especiales del rally.

17.18. Plan de seguridad

El plan de seguridad debe estar de conformidad con el plan requerido por la AORA e impreso en formato carta.

17.19. Seguridad de los Participantes

17.19.1. Cada Libro de Ruta debe contener en su contratapa en tamaño Carta una señal SOS en color ROJO y en su reverso una señal OK en color VERDE.

17.19.2. 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.

17.19.3. 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.

17.19.4. Cualquier tripulación que no cumpla con esta regla, será informada a los Comisarios Deportivos, quienes impondrán penalidades de acuerdo al CDI.

19.19.5. En el caso de accidentes donde no es requerida la intervención médica la señal de “OK”, debe ser claramente mostrada por un miembro de la tripulación a los siguientes vehículos o a cualquier helicóptero que trate de asistirlos.

17.19.6. Cuando una tripulación hace abandono del Rally debe mostrar la señal de “OK” a otros competidores.

17.19.7. 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.

17.19.8. El triángulo debe ser colocado a nivel y en lugar visible aun cuando el auto detenido se encuentre fuera del camino.

17.19.9. 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 criterios de los Comisarios Deportivos.

ARTÍCULO 18. PARQUE CERRADO

18.1 Condiciones generales

Mientras los autos están bajo el régimen de Parque Cerrado, cualquier reparación o reaprovisionamiento o apertura del capó del motor, está estrictamente prohibido, cualquier infracción a esta norma será informada a los Comisarios Deportivos. Los autos estarán sujetos al régimen de parque cerrado en los siguientes momentos:

18.1.1 Desde el momento en que entran en un parque de largada (si existe uno), una zona de reagrupamiento o una zona de fin de etapa, hasta que la abandonan. (Ver artículo 16.1.3).

18.1.2 Desde el momento en que entran en una zona de control hasta que la abandonan (ver Artículo 16.1.3).

18.1.3 Desde el momento en que llegan al final del rally hasta que expira el plazo para plantear apelaciones (ver artículo 22), y los Comisarios Deportivos hayan autorizado la apertura del Parque Cerrado.

18.1.4 Ninguna persona, excepto los oficiales del rally que cumplen una función específica, pueden entrar en el parque cerrado.

18.1.5 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.

18.1.6 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 etapa

18.2 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.

18.2.1 Solo los oficiales en servicio y/o miembros de la tripulación están autorizados a empujar un auto de competición dentro o a la entrada o a la salida de un parque cerrado, en una largada, control horario, reagrupamiento o final de una etapa.

Dentro del Parque Cerrado, los motores pueden encenderse por medio de una batería suplementaria.

Esta batería suplementaria puede ser transportada o tomada para ser llevada en el auto de competición de una de estas maneras:

Por la tripulación cuando ingresa al Parque Cerrado o Transportada desde el Parque de Asistencia precedente al Parque Cerrado si en un tramo no se disputa Prueba Especial.

Después de arrancar el auto la batería suplementaria puede ser:

Dejada en el Control Horario de Salida del Parque Cerrado para que sea llevada por un integrante del equipo después de que hayan salido todos los autos del Control Horario o transportada en el auto solamente hasta el próximo Parque de Asistencia teniendo en cuenta de que en ese tramo no se dispute ninguna Prueba Especial.

Si se transporta en el auto, esta batería suplementaria debe ser fijada en el interior del mismo, en un lugar específicamente destinado para ese propósito. Debe ser desconectada una vez que el auto haya arrancado.

18.3 Reparaciones en Parque Cerrado

18.3.1 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.

18.3.2 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.

18.3.3 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 etapa, cambiar el parabrisa o las ventanillas traseras con la posibilidad de recibir ayuda externa de hasta tres personas.

18.3.4 Si, con el fin de cambiar el parabrisas, es necesario estirar partes de la carrocería y/o jaula de seguridad, se aplicará el Artículo 18.2.2.

18.3.5 Estas reparaciones deben realizarse antes de la hora de largada, si no se impondrá una penalización de acuerdo con las cláusulas planteadas en el Artículo 18.2.2.

18.3.6 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

18.4 Los pilotos no podrán realizar “trompos” en ningún momento, durante la largada, llegada u otra ceremonia del Rally. Esto tendrá una sanción económica de US $ 100.00.

ARTÍCULO 19. RESULTADOS

19.1 Determinación de la clasificación

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.

Aquel que hubiese obtenido el menor tiempo total será proclamado vencedor de la Clasificación General, el siguiente será el segundo y así sucesivamente. Las clasificaciones por Grupos y Clases serán establecidas de la misma forma.

19.2 Publicación de la clasificación

19.2.1 Durante el rally, las clasificaciones se publicarán según lo establecido por los siguientes Artículos

19.2.2 Clasificaciones:

a) Clasificaciones no oficiales: clasificaciones distribuidas por el control del rally durante una etapa. Clasificaciones parciales no oficiales: clasificaciones publicadas al final de una etapa.
b) Clasificación provisional: clasificación publicada por el Control del rally al final del rally.
c) Clasificación final: Clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

19.2.3 Las clasificaciones deben incluir los resultados de las pruebas especiales, así como todas las otras penalizaciones expresadas en tiempo.

ARTÍCULO 20. EMPATES

20.1 Campeonato

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

20.1.1 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.

20.1.2 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.

20.1.3 En caso de persistir en 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.

20.1.4 En caso que el empate se mantenga, AORA decidirá quién es el ganador, sobre la base de cualquier otra consideración que considere apropiada.

20.2. 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 empatadas, 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.

ARTÍCULO 21. MINUTAS - INFORMES FINALES

21.1 Minutas

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

21.2 Informes finales

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

21.3 Envío de minutas e informes

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

ARTÍCULO 22. RECLAMACIONES Y APELACIONES

22.1 Reclamaciones

22.1.1 Reclamación Administrativa

Los concursantes tienen el derecho de la reclamación ante el Colegio de Comisarios máximo 30 minutos posteriores a la publicación de resultados en la pizarra oficial, según lo establece el CDI.

22.1.2 Reclamación de una verificación técnica hacia un vehículo participante:

22.1.2.1. Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el Código Deportivo Internacional CDI.

22.1.2.2. Toda Reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando la suma de 150.000 colones costarricenses, importe que no será devuelto si la reclamación se considera injustificada.

22.1.2.3. Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes del automóvil, el reclamante deberá adjuntar en efectivo 500.000 colones costarricenses.

22.1.2.4. Los gastos ocasionados por los trabajos y por el transporte del automóvil serán a cargo del reclamante si la reclamación es injustificada y a cargo del reclamado cuando sea justificada.

22.1.2.5. Si los gastos ocasionados por la reclamación (verificación, Transporte, etc.,), son superiores al depósito efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante, si la reclamación es justificada. Al contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia le será devuelta al reclamante. En caso de ser rechazada la apelación aplicará la norma del artículo 22.1.2.4

22.2. Apelaciones

Importe de los derechos de apelación a una resolución del Colegio de Comisarios son de 300.000 colones costarricenses.

22.2.1 Los concursantes tienen el derecho de presentar la apelación ante la instancia del ADN conforme lo establece el CDI, o ante el Tribunal de Apelación de FECOM. El plazo de interposición caduca a las noventa y seis horas contadas desde la fecha de notificación del acuerdo del Colegio de Comisarios Deportivos. Para el pago de la caución en dinero en efectivo establecido en este reglamento cuentan con las mismas noventa y seis horas.

ARTÍCULO 23. COBERTURA EQUITATIVA E IMPARCIAL

23.1 Cobertura equitativa e imparcial

El organizador de una prueba deberá asegurarse que la persona habilitada para explotar los derechos de retransmisión lo haga en forma de que la prueba sea cubierta de manera equitativa e imparcial y que los resultados de ésta última no sean deformados.

CAPITULO V. LLANTAS PARA EL CAMPEONATO DE RALLY

ARTÍCULO 1. CAMPEONATO DE RALLY.

Se establece que las llantas a utilizar en el Campeonato Nacional de Rallies 2022 deben ser moldeadas.

ARTÍCULO 2. HOMOLOGACIÓN DE LLANTAS.

Por lo menos dos semanas antes del inicio de las verificaciones técnicas de una dada prueba, el distribuidor de llantas presentará a AORA, él listado de llantas disponibles. Una vez obtenida, la homologación seguirá vigente sin fecha de expiración.

AORA publicará un listado de llantas autorizadas.

ARTÍCULO 3. DURANTE LA PRUEBA.

3.1 El punto 2 será verificado en la salida de cada rally, cada vez que el participante reemplace la(s) llanta(s) usadas por unas nuevas.

3.2 En todo momento de la prueba, la profundidad de las esculturas de las llantas montadas en el auto no deberá ser inferior a 1.6 mm, esto por lo menos sobre las 3/4 partes de la banda de rodaje. Se le aconseja al fabricante de prever marcas de control con el fin de visualizar este desgaste.

3.3 Las llantas de refacción pueden ser utilizadas **solamente sí**, la profundidad mínima es de 1.6 mm, pero deben siempre permanecer a bordo del auto. Toda llanta completa montada sobre el auto o instalada en el interior del auto durante los servicios debe llegar al Parque de Servicio siguiente o la Zona de Servicio siguiente en donde un cambio de llantas esté autorizado. Toda rueda completa no podrá ser embarcada o retirada del auto fuera de los Parques o Zonas de Servicio o donde un cambio de llantas es autorizado.

ARTÍCULO 4. OTROS CAMPEONATOS.

Todos los autos compitiendo en los Campeonatos de AORA deben utilizar llantas homologadas por AORA (ver definición del punto 2 anterior).

ARTÍCULO 5. PROCEDIMIENTO DE MARCAJE DE LAS LLANTAS.

5.1 El marcaje de las llantas es obligatorio para todos los participantes para el CAMPEONATO DE RALLY.

5.2 La reglamentación de las llantas dentro del cuadro del CAMPEONATO DE RALLY únicamente necesita ciertas precisiones, a saber:

- Las llantas serán marcadas durante el rally según las instrucciones dictadas por AORA.
- En el inicio de cada etapa, las cuatro llantas montadas sobre el auto, así como la eventual llanta de refacción, serán marcados con la ayuda de una tinta especial del mismo color para el conjunto de los participantes.
- En la salida de cada Parque o Zona de Servicio, la misma operación de marcaje será efectuada con un color diferente.

x Las llantas que no hayan sido utilizadas durante los Tramos Cronometrados precedentes o que, aunque hayan sido ya utilizados, siendo sin embargo en conformidad con el Reglamento, podrán ser marcadas nuevamente.

5.3 Control.

En todo momento de la prueba, los controles podrán ser efectuados a fin de poder verificar la conformidad de las llantas.

Una llanta que sea verificada no conforme, será marcada con un sello especial y no podrá ser utilizada. En el Control Horario antes de la salida a un Tramo Cronometrado, sí un Comisario Técnico se percata que una llanta montada sobre el auto no es conforme con las marcadas, el participante deberá, antes de arrancar, reemplazarlo por una llanta llevada en su auto, a condición de que esta esté conforme.

El Jefe de Puesto dará entonces una nueva hora de salida al participante, para la salida del dicho Tramo Cronometrado.

Toda violación de la reglamentación concerniente a las llantas será sometida a los Comisarios Deportivos y podrá conllevar una penalización hasta la descalificación de la Tripulación por los Comisarios Deportivos.

CAPITULO VI. DISPOSICION FINAL

. TEXTO FINAL

Las Presentes Prescripciones entran en vigor a partir del 7° de abril 2022

LOS REGLAMENTOS AQUÍ PUBLICADOS FUERON APROBADOS EL DÍA MIERCOLES SEIS DE ABRIL DEL DOS MIL VEINTIDOS, EN ASAMBLEA EXTRAORDINARIA DE ASOCIADOS DE LA ASOCIACION ORGANIZADORA DE RALLIES, CELEBRADA EN SEGUNDA CONVOCATORIA A LAS DIECINUEVE HORAS.

EDUARDO CORRALES CASTRO
PRESIDENTE

GUILLERMO ESQUIVEL
SECRETARIO

TODO EL MATERIAL AQUÍ IMPRESO ES PROPIEDAD INTELECTUAL DE LA ASOCIACION ORGANIZADORA DE RALLIES.

ANEXO I. REGIMEN DE SANCIONES DISCIPLINARIAS AORA

ESCALA DE SANCIONES DISCIPLINARIAS

Las faltas que se cometieren serán sancionadas de acuerdo a la escala del Régimen de Sanciones disciplinarias.

Para efectos de leer la escala, se denominarán las sanciones como: A- Amonestación verbal
B- Amonestación escrita
C- Multa Económica máxima es de 150,000.00 Colones costarricenses D- Penalización de tiempo tipificado en el Reglamento Deportivo E- Suspensión o exclusión de la fecha o evento F- Suspensión o exclusión del Campeonato, Torneo o Copa G- Suspensión o exclusión Deportiva por UN año calendario

NO	FALTA / CAPITULO - ARTÍCULO – INCISO	SANCIONES QUE APLICAN						
		A	B	C	D	E	F	G
1	Irrespeto al Código Deportivo, Internacional FIA y Ley del Deporte.			X	X	X	X	X
2	Irrespeto a los Reglamentos Deportivos, Técnicos, Disciplinarios y Particular.		X	X	X	X		
3	Efectuar alteraciones no permitidas por reglamentos.					X	X	
4	Faltas cometidas al Reglamento de Área de Servicios.	X	X	X	X	X		
5	Irrespeto a las indicaciones de la Organización del evento.	X	X	X	X	X		
6	Agresión verbal a organización Deportiva u otros competidores.	X	X	X	X	X		
7	Agresión física a organización Deportiva u otros competidores.	X	X	X	X	X	X	X
8	Agresión verbal o física al público asistente.	X	X	X	X	X	X	X
9	Protestar en público decisión de la Organización Deportiva.	X	X	X	X	X	X	X
10	Difundir públicamente informaciones falsas o difamatorias contra deporte de los motores y/o sus directivos u organización.	X	X	X	X	X		
11	Desacato a órdenes Directivos, Organización y Oficiales.		X	X	X	X	X	X
12	Faltas cometidas por ayudantes, mecánicos, familia o visitantes		X	X	X	X	X	X

13	Inscripción tardía.			X				
14	Alteración o falsificación de documentos.					X	X	X
15	No presentar documentos del vehículo ni personales durante Escrutinio.					X		
16	Solicitar licencia de competidor con informes falsos.			X	X	X	X	X
17	Competir bajo los efectos de alcohol o drogas.			X	X	X	X	X
18	Fumar en Área de Servicio e ingerir licor o sustancias sicotrópicas.	X	X	X	X	X		
19	Conducción de vehículo por piloto no inscrito.				X	X		
20	No cumplir con los requisitos del vehículo.			X		X		
21	No asistir junta de pilotos.			X		X		
22	Llegar tarde a la junta de pilotos.	X	X	X				
23	No presentación al escrutinio.	X	X	X		X		
24	No portar credenciales del evento.	X	X	X		X		
25	Portar pases o credenciales expiradas o falsas.	X	X	X		X	X	X
26	Portar números y calcomanías oficiales improvisadas.		X	X		X		
27	Presentarse con vestimenta fuera de reglamento.	X	X	X		X		
28	Competir dentro de un Tramo Cronometrado sin las normas de seguridad.(Art. 18)				X	X		
29	Andar más de dos tripulantes durante el evento sin autorización.					X		
30	Recibir asistencia fuera de las Zonas de Servicios.					X		
31	Manejo brusco o descuidado en sectores de enlace.	X	X	X		X		
32	Obstaculizar intencionalmente.					X		
33	No respetar señales de bandera.			X		X		
34	Conducir sentido contrario al indicado al Libro de Ruta.					X		
35	Ingreso al Tramo Cronometrado sin precaución.	X	X	X		X		
36	Salida en Falso.			X		X		
37	Abandonar vehículo en pista en sitio peligroso.	X	X	X		X		
38	Repostar en zonas no asignadas.	X	X	X		X		
39	Irrespeto a detención de carrera.	X	X	X		X		
40	Intentar hacer mecánica en parque cerrado.					X		
41	No respetar las reglas de parque cerrado.	X				X		
42	Realizar prácticas en Tramos Cronometrados del Evento no autorizadas.					X		

ANEXO II. ROTULACION DE LOS PUESTOS.

INICIO TRAMO CRONOMETRADO

FINAL DE TRAMO CRONOMETRADO

LLEGADA TRAMO CRONOMETRADO

PUESTO CH

PANCARTA SALIDA

PANCARTA CONTROL C.