

# CAMPEONATO REGIONAL DEL AUSTRO



## REGLAMENTO GENERAL

### CAMPEONATO DE RALLY

# 2011

# REGLAMENTO GENERAL DEL CAMPEONATO REGIONAL DE RALLY DEL AUSTRO

## DISPOSICIONES GENERALES

Las siguientes disposiciones generales se aplican a todas las competencias realizadas por el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS y que tiene como propósito establecer el marco de las reglas aplicables a la organización del rally que se disputen.

Cualquier infracción o violación de estas regulaciones serán informadas a los comisarios deportivos o al director general de cada competencia, quienes podrán imponer penalizaciones de acuerdo a lo que indica el Reglamento General del REGIONAL DEL AUSTRO.

El AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS es la organizadora del "Campeonato de REGIONAL de AUTOMOVILISMO 2011", y que de acuerdo a la ley de propiedad intelectual todo cuanto organice el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS es un derecho intangible de la institución, sujeta por tanto a ley antes citada y a las normas y convenios internacionales sobre la materia, sus fechas y lugares de realización de los diferentes eventos automovilísticos en todo el territorio ecuatoriano.

El AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS otorgará un título de campeón provincial absoluto y cinco títulos de campeones en cada categoría a los pilotos que obtenga la mayor cantidad de puntos considerando las clasificaciones generales de cada rally y circuito rally.

El campeonato provincial de rally y circuito rally constará de ocho competencias puntuables y una opcional para clasificación de grilla de largada en lo que se refiere a circuito rally que se realizarán en las siguientes fechas:

1. CIUDAD CUENCA	08 y 09 de abril	RALLY	PUNTUABLE
2. VUELTA AL AUSTRO	27, 28 y 29 DE MAYO	RALLY	PUNTUABLE
3. CIUDAD DE PIÑAS	23 y 24 DE SEPTIEMBRE	RALLY	PUNTUABLE
4. CIUDAD DE LOJA	22 Y 23 DE JULIO	RALLY	PUNTUABLE

Para obtener el campeonato, el subcampeonato y las demás posiciones en la clasificación general y por categorías, los pilotos deberán participar en mínimo seis competencias PUNTUABLES de la temporada 2011, a excepción de la última válida que no es descartable.

El AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS se reserva el derecho de modificar o suspender la fecha o el lugar de la realización de las diferentes competencias en concordancia con los auspiciantes del campeonato y por razones de fuerza mayor.

### **ART.- 1 DENOMINACION Y CARÁCTER DE LA COMPETENCIA.**

Se disputa entre pilotos que participan libre y voluntariamente. Sus organizadores y patrocinadores dejan expresa constancia que los pilotos, acompañantes y el público en general, asisten a las competencias automovilísticas por su propia cuenta y riesgo, por lo tanto eximen a los

organizadores y sus patrocinadores de cualquier tipo de responsabilidad judicial o extrajudicial, por daños personales, materiales o a terceros.

Las competencias son organizadas por el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS con la vinculación de firmas auspiciantes, cuya finalidad más importante es la de desarrollar el automovilismo como deporte, promoviendo nuevos pilotos y ayudando al mejoramiento de esta actividad.

Todos los reglamentos elaborados por el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS fueron emitidos en base de CODIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL (C.D.I.) así como los ANEXO J del ANUARIO DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DE AUTOMOVILISMO. (FIA)

Todos los participantes por el hecho de formalizar la inscripción en cada competencia se declaran concededores de estos reglamentos, así como de los programas oficiales, por lo que se comprometen a aceptar dichas normas en todas sus partes y acatar las decisiones de las autoridades competentes.

## **ART.- 2 ORGANIZACIÓN.**

**A.-** Para su funcionamiento deportivo cuenta con la siguiente organización:

- Comisarios deportivos
- Director de la prueba
- Jefe de Logística
- Comisarios técnicos
- Comisarios de Seguridad
- Comisión Médica
- Departamento Relaciones Públicas

**B.- DEL CONTROL E INSCRIPCIONES.-** el club es el encargado de organizar y controlar las competencias, para lo cual cobrará el valor de \$ 80,00 dólares por derecho de inscripción que deberán hacerlo hasta 48 horas antes de la revisión mecánica llenando el formulario publicado en la página [www.acazuay.com](http://www.acazuay.com) o en las DISTINTAS OFICINAS REGIONALES.

Se considera formalizada la inscripción, una vez entregado el formulario original debidamente firmado, por el piloto, piloto alterno, copiloto, concurrente, incluyendo su número de cedula, el depósito respectivo o pago en efectivo (solo en oficinas de LOS CLUB EN DONDE SE REALICE LA COMPETENCIA.) Y la copia de la licencia de conducir de piloto y copiloto emitida por la autoridad competente, ningún participante podrá inscribirse en más de una categoría, en una misma competencia.

### **C.- DIRECTOR DE LA PRUEBA**

- Será el Presidente de la Comisión Deportiva del Club
- Responsable de la coordinación necesaria con las autoridades pertinentes para el desarrollo de la competencia
- Encargado de supervisar, autorizar y mantener registros y resultados de la competencia.
- Es la máxima autoridad deportiva. Encargado de hacer cumplir los reglamentos deportivos y particulares de las competencias, de los resultados oficiales y de las novedades de cada competencia.
- Nombrará el personal de apoyo, tales como: comisarios deportivos, técnicos de seguridad, médico, jueces de mesa de control y otros.
- Indicará las modificaciones permitidas. En los vehículos.

### **D.- JEFE DE LOGISTICA**

- Encargado de coordinar todos los aspectos relacionados de la competencia (Check List) antes, durante y después de la misma para lo cual tendrá el apoyo y colaboración de la Secretaria del Club
- Ser el nexo entre auspiciantes principales, co auspiciantes principales y particulares para cada carrera
- Estar en contacto permanente con el Director de la Prueba y Secretaria del Club

### **E.- COMISARIOS DEPORTIVOS.**

- Serán nominados por la organización
- Encargados de hacer cumplir el reglamento en coordinación con el director
- Responsables de los controles de salida, llegada y horarios de la competencia
- Nombrarán el personal de apoyo, tales como: jueces de mesa de control, cronometristas y otros.
- Informarán al director lo referente a su función, antes, durante o después de una carrera, especialmente si alguien requiere sanción.

### **F.- COMISARIOS TECNICOS**

- Serán nominados por la organización
- Controlarán que las modificaciones permitidas en los vehículos estén de conformidad con el presente reglamento.

- Realizará los chequeos de todos los aspectos técnicos y mecánicos de los vehículos.
- Informarán al director lo referente a su función, antes, durante o después de una carrera especialmente si alguien requiere sanción.
- Encargados de hacer la revisión técnica mecánica de los autos

#### **G.- COMISARIO DE SEGURIDAD**

- Será nominado por la organización
- Responsable del operativo de seguridad en las vías por donde se desarrolle una competencia
- Coordinará con la policía nacional, bomberos, cruz roja y defensa civil, los operativos correspondientes.

#### **H.- COMISION MÉDICA**

- Será nominado por la organización
- Médico de profesión en ejercicio
- Encargado de emitir los certificados de salud y aptitud correspondientes a cada participante
- Verificará la autenticidad de certificados emitidos por otros médicos a favor de cualquier participante, reservándose el derecho comprobar el mismo.
- Asistirá a las tripulaciones, organización o público en general en caso de necesitar asistencia médica
- Se movilizará en el auto de cierre o en el vehículo que designe la organización

#### **I.- DEPARTAMENTO RELACIONES PUBLICAS**

- Será nominado por la organización
- Estará a cargo de realizar los boletines de prensa con la información de cada competencia
- Será el encargado de efectuar la rueda de prensa antes de cada carrera
- Es el nexo entre los medios de comunicación y la dirigencia del club
- Estará a cargo de la proclamación de resultados y el acto de premiación

### **ART. 3.- DEFINICIONES**

**Rally de primera categoría (Evento Deportivo):** Prueba en camino con una velocidad promedio impuesta, que se desarrolla entera o parcialmente en caminos abiertos al tránsito normal. Un rally consiste en un sólo itinerario, que debe ser seguido por todos los autos, o de varios itinerarios que convergen en el mismo punto de reagrupamiento fijado de antemano, y al que luego sigue un único itinerario. La ruta puede incluir una o varios primes, así como tramos de enlace.

**Manga:** Un numero determinado de vueltas en un circuito cerrado

**Etapas:** Se considera a un grupo de primes y enlaces los mismos que se cumplirán en un solo día, las competencias que consten de una o varias etapas se especificarán en cada Reglamento Particular.

**Prime:** Pruebas de velocidad cronometradas en caminos cerrados para rally.

**Súper prime:** Primer prime que sirve como prueba para determinar el orden de partida para el resto de la etapa o competencia, la suma o no del tiempo del super prime a la clasificación general será especificado en los Reglamentos Particulares.

**Enlace:** Trayecto que debe cumplir obligatoriamente las tripulaciones como parte de la competencia en el que tiene que cumplir un tiempo ideal entre dos controles horarios con tráfico abierto. Se lo realiza generalmente entre primes o desde un parque de abastecimiento al inicio del prime, pero también pueden ser usado en neutralizaciones o reagrupamientos, queda a criterio de los comisarios de ruta por causas de fuerza mayor el cumplimiento o no del tiempo ideal.

**Reagrupamiento:** Una detención programada por los organizadores con las condiciones de Parque Cerrado para permitir, por un lado que se siga el programa, y por el otro, para reagrupar los autos que están en carrera. El tiempo de detención puede variar de una tripulación a la otra.

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

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

**Zona de Abastecimiento:** Zona en la cual las tripulaciones y los vehículos son sometidos a asistencia por parte de los mecánicos o su equipo de servicio.

**Reenganches:** Sistema mediante el cual un vehículo de competencia que sufra desperfectos mecánicos o este fuera del tiempo máximo en alguna parte de la competencia o etapa individual, podrá seguir participando con una penalización en el tiempo acumulado, las mismas que se especificaran en el reglamento particular de cada rally o en el presente reglamento general

**Anexos:** Comunicación escrita que es parte integrante del Reglamento Particular de un Rally y está destinado a modificar, clarificar o completar a este último. Los anexos son emitidos: a) Por los organizadores, hasta el inicio de la revisión mecánica. b) Por los Comisarios Deportivos de la

Prueba, durante todo el desarrollo de la Competencia, excepto por modificaciones en el itinerario que pueden ser hechos por el Director de la Prueba.

**Carné de ruta:** Tarjeta destinada a la anotación de tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario, por parte de los comisarios de ruta.

**Piloto:** Persona física mayor de edad que compite conduciendo el vehículo, inscrito como conductor y que este previamente abalizado por el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS.

**Piloto Alternante:** Persona física mayor de edad que compite conduciendo el vehículo en sustitución del piloto titular, debidamente registrado en la ficha de inscripción con esta denominación y que este previamente abalizado por el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS

**Copiloto o Navegante:** Persona física mayor de edad que participa en la competencia a bordo de un vehículo, inscrito como copiloto.

**Concurrente:** Persona física que se convierte en el representante del equipo participante. Es el intermediario entre las Autoridades y el equipo que representa, máximo a dos vehículos.

**Mecánicos o equipo de servicio:** Personal físico de apoyo al equipo de competencia, que esta bajo responsabilidad del equipo.

**Equipo:** Denominación que se aplica a piloto, copiloto, alternante, concurrente, mecánicos y equipo de servicio de un vehículo.

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

**Apelaciones:** Reclamo de cualquier índole por parte de la tripulación; el mismo que debe ser ejecutado por escrito y firmado por el concurrente, hacia uno de los comisarios deportivos, previo al acto de premiación.

**Duración de un Rally:** Un rally comienza con la Revisión administrativa técnica, mecánica y de seguridad; y finaliza con el acto de premiación.

**Participación:** Se considera una participación a la tripulación que se ha inscrito en la competencia, que ha estado presente en la revisión mecánica y que haya largado el primer prime.

## **Art. 4.- CONDICIONES GENERALES**

**4.1 VEHÍCULOS ADMITIDOS:** Se admitirán todos los vehículos de producción en serie que hayan sido fabricados un mínimo de 2500 unidades por un periodo no menos de 10 meses consecutivos (C.D.I.) o mas, producidos en el mismo año y con el mismo modelo. Las modificaciones permitidas, estarán basadas en base al anexo J del art.251 inciso 1 en lo que se refiere a la clasificación de CATEGORIA Y GRUPOS.

### **CATEGORIA Y GRUPOS:**

Los vehículos que podrán participar en el campeonato 2011 serán:

**GRUPO N:** vehículos de producción en serie estándar

MODIFICACIONES: podrán modificarse las VF y VP, por ningún motivo se aceptaran VO o VK.

De acuerdo al anexo J Art 252 prescripciones generales grupo (N).

En resumen solo se podrá modificar, suspensión, asientos, seguridad, llantas y protecciones inferiores del vehículo.

Podrán retirar todos los plásticos de insonorización así como habitáculos originales.

Toda modificación que no se original en cuanto motor, caja de cambios, electrónica o transmisiones están prohibidas.

**GRUPO A:** vehículos de producción en serie modificados:

MODIFICACION: podrán modificarse las VF y VP, se aceptaran VO o VK.

De acuerdo al anexo J Art 252 prescripciones generales grupo (A).

En resumen son libres todas las modificaciones o variantes salvo en el caso de los vehículos turbo alimentados que tendrá una limitación en el restrictor de la entrada del Turbo cargador que se limitara a 33mm.

Bajo ningún concepto se permitirá la substitución de partes de la carrocería por piezas de material compuesto (FIBRA DE VIDRIO)

## CLASES DE CILINDRAJE

Los vehículos se dividirán en las siguientes clases en función de Su cilindrada:

GRUPO N1.	Más de 1000 cm <sup>3</sup> a 1150 cm <sup>3</sup>
GRUPO N2	Más de 1150 cm <sup>3</sup> a 1400 cm <sup>3</sup>
GRUPO A1	Más de 1000 cm <sup>3</sup> a 1150 cm <sup>3</sup>
GRUPO A1	Más de 1150 cm <sup>3</sup> a 1400 cm <sup>3</sup>
GRUPO A2	Más de 1400 cm <sup>3</sup> a 1600 cm <sup>3</sup>
GRUPO A3	Más de 1600 cm <sup>3</sup> a 2000 cm <sup>3</sup>
GRUPO A4	Más de 3000 cm <sup>3</sup> a 3500 cm <sup>3</sup>

Los vehículos turbo alimentados tracción integral a gasolina deberán multiplicar el cilindraje nominal del vehículo por 1,7 lo cual le dará el valor de la cilindrada real.

Los vehículos turbo alimentados tracción integral, o tracción dos ruedas a diesel deberán multiplicar el cilindraje nominal del vehículo por 1,5 lo cual le dará el valor de la cilindrada real.

Se permite fusión de categorías a una categoría superior, siempre y cuando no cumpla con el mínimo de 5 participantes para completar su categoría.

**4.2. PESOS:** Los vehículos estarán sujetos al peso mínimo: que comprende el auto sin sus tripulantes, con el combustible **mínimo**, un neumático de repuesto y los implementos que normalmente llevan a bordo, este peso mínimo corresponde en función de su categoría de acuerdo a la siguiente tabla:

Solo en la categoría 1000cc. Hasta 1150 cc. Se diferenciara el peso de acuerdo al numero de válvulas por pistón

CATEGORIA	PESO
<b>GRUPO N</b>	
De 1000cc hasta 1150cc.	<b>750KG</b>
De 1150cc hasta 1400cc.	<b>800KG</b>
<b>GRUPO A</b>	
De 1000cc hasta 1150cc. <b>8 Válvulas</b>	<b>760 KG</b>
<b>Multiválvulas</b>	<b>790 KG</b>
Más 1.150 a 1.400 CC	<b>860 KG</b>
DE 1.451 a 1.650 CC	<b>980 KG</b>
DE 1.651 a 2.050 CC	<b>1.140 KG</b>
TURBO ALIMENTADOS HASTA <b>3550 CC nominal</b>	<b>1.250 KG</b>

Los organizadores podrán en la revisión mecánica proceder a controlar los pesos correspondientes en cada vehículo, de tal manera que los participantes puedan verificar sus pesos y cumplir con los mismos de ser necesario. (Es responsabilidad de la tripulación revisar el peso de su vehículo, se recomienda que el tanque de gasolina se encuentre casi vacío)

Una vez realizado los chequeos previos de los pesos mínimos los comisarios podrán revisar al final de cualquier prime antes de la asistencia mecánica o al final de la carrera que los participantes cumplan con sus respectivos pesos, no se podrá adicionar ningún solidó o liquido al vehículo, para completar su peso mínimo.

El no cumplimiento del peso mínimo en uno o más de los primes se procederá automáticamente con la **EXCLUSIÓN** de la competencia, salvo que el vehículo debido a una colisión o percance se halla desprendido o roto parte de su carrocería básica, esta salvedad será permitida solo hasta la próxima zona de asistencia donde el equipo deberá adicionar lastre para cumplir con su peso mínimo.

Es de exclusiva responsabilidad del piloto o equipo cumplir con el peso mínimo establecido.

En caso de no completar el peso mínimo, al vehículo se le pondrá lastre el mismo que debe ser fijo y en una parte visible para su control, no se aceptará lastre suelto por ningún motivo.

**4.3 PUNTUACIONES:** Siempre y cuando la categoría este completa, se otorgará el siguiente puntaje, acumulable, al final de cada competencia en cada una de las categorías a todo piloto principal siempre y cuando haya conducido mas del 50% del total del kilometraje de los primes, sin tomar en cuenta los enlaces, en carreras de dos o mas etapas se otorgara puntuación independiente en cada una de las etapas.

PUNTUACION CLASIFICACION POR CATEGORIAS	
ORDEN	COMPLETA 5 O MAS
1ro	10
2do	8
3ro	6
4to	5
5to	4
6to	3
7mo	2
8vo	1

#### PUNTUACION DE LAS MANGAS O ETAPAS PARA CIRCUITO RALLY POR CATEGORIAS

ORDEN	COMPLETA 5 O MAS
1ro	10
2do	8
3ro	6
4to	5
5to	4
6to	3
7mo	2
8vo	1

- a.- Si por cualquier circunstancia después del cierre de inscripciones la realización de una competencia o etapa se suspendiera habiéndose disputado parcialmente el recorrido (primes y enlaces) de la competencia se otorgara los puntos y clasificación final de acuerdo al siguiente criterio: Menos del 50% del recorrido, no se otorga puntaje ni clasificación. Más del 50% del recorrido si se otorga puntaje y clasificación completa.
- b.- Para acceder al puntaje por categoría, en una competencia o etapa se deberá cumplir con el 75% del recorrido (primes y enlaces) total.
- c.- Si al momento de la partida del primer prime existiera MENOS DE CINCO vehículos que requiere las categorías, este no podrá ser el ganador absoluto de la clasificación general y competirá en la categoría superior y obtendrá el puntaje de acuerdo su ubicación en la categoría superior.
- d.- Para las competencias de circuito rally las 2 mangas serán puntuables y la suma de las mismas darán la ubicación de los puestos y por ende los puntos en cada categoría.
- e.- Las posiciones de cada competencia de rally se determinarán mediante la suma de los tiempos obtenidos en cada prime.
- f.- El ganador será quien tenga el menor tiempo acumulado, en el recorrido total de la competencia, sea este en uno o mas días de competencia, el tiempo del super-prime se establecerá en el Reglamento Particular si es o no acumulable a los tiempos finales.
- g.- Para la clasificación definitiva del campeonato, se sumará la totalidad del puntaje obtenido de la Clasificación General en cada una de las competencias, y en caso de presentarse igualdad de puntos, éstos se definirán a favor del piloto que hubiere obtenido mas primeros, segundos, terceros, etc. lugares en la categoría durante la temporada; en caso de persistir el empate se definirá a favor del piloto que haya ganado el mayor número de primes en la temporada en cada categoría y por ultimo el que haya obtenido la mejor ubicación en la clasificación general de la última competencia del campeonato.
- h.- En una competencia de rally al final de existir empate en el tiempo acumulado, el ganador será el que mejor tiempo haya obtenido en el super prime de clasificación; de persistir el empate el

ganador será quien haya ganado el mayor numero de primes en su categoría y finalmente se otorgara igual puntaje a los empatados, declarando empate técnico.

i.- Para optar por el campeonato en la clasificación general y categorías un piloto debe participar en mínimo seis carreras de la temporada siempre y cuando se haya cubierto en la INSCRIPCIÓN el mínimo de participantes por categoría (5 participantes).

j.- El puntaje de cada competencia se otorgará al piloto principal independientemente de la categoría que participe.

k.- Al no presentarse el piloto a la premiación sin una debida justificación por escrito, perderá los puntos, trofeo y su lugar en la clasificación de la categoría y general en cuyo caso no podrá acceder a la misma el piloto que lo sigue en la clasificación.

l.- Para esta temporada el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS. crea el Campeonato de Copilotos cuyo puntaje se otorgará a los copilotos en la clasificación general de cada carrera (sin bonificación) así

PRIMERO	10 PUNTOS
SEGUNDO	8
TERCERO	6
CUARTO	5
QUINTO	3
SEPTIMO	2
OCTAVO	1

El puntaje se otorga al copiloto independientemente de la categoría en donde participe.

m.- El auto que se fusione a otra categoría superior, recibirá el puntaje de la categoría a la que se fusione.

#### **4.4 PREMIOS Y TROFEOS:**

Para optar por los trofeos y premios del CAMPEONATO REGIONAL DEL AUSTRO. 2011 los puntajes de los Rallyes darán al Ganador de la GENERAL.

Al final del campeonato el Ganador de la general se le otorgara UN VEHÍCULO EQUIVALENTE A NUEVA MIL DOLARES AMERICANOS que será entregado al campeón general.

Los premios por categoría serán para el 1r. Puesto \$ 800,00, Para el 2do. \$500 y para el 3r. Lugar \$300,00.

Para las categorías del Grupo N1, N2 por este año al ser PROMOCIONALES los premios solo serán TROFEOS salvo que en lo posterior el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY llegue a una negociación con x auspiciante.

En este año se premiará con un pasaje aéreo al final del campeonato al copiloto que haya obtenido el mayor número de puntos durante la temporada.

En cada carrera, las tripulaciones (piloto y copiloto) que resultaran favorecidos con trofeos deberán asistir obligatoriamente al podio de premiación, debidamente uniformados, en caso de no cumplir con esta disposición, serán automáticamente excluidos de la competencia perdiendo los puntos, premios y trofeo, salvo casos de fuerza mayor debidamente justificados al director de la carrera, antes del acto de premiación.

#### **Art. 5.- REGLAMENTO PARTICULAR (Condiciones de Publicación)**

El Reglamento Particular, debe estar en total conformidad con todas las especificaciones enumeradas en: El Reglamento General del AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS Y Todas las reglamentaciones e interpretaciones publicadas en "Boletines oficiales del AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS y los anexos.

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.

El Reglamento Particular debe especificar:

Denominación y carácter de la competencia.

Organización.

Inscripciones

De los pilotos y participantes

De la tripulación

Disposiciones generales: Vehículos admitidos, Pesos, Puntuaciones, Premios y trofeos

Números de competición

Publicidad  
Circulación  
Zonas de Abastecimiento  
Reparaciones, asistencia, combustible  
Neumático  
Reconocimientos  
Verificación Técnica y controles administrativos  
Largada y nueva largada  
Exclusión  
Primes  
Reenganches  
Resultados  
Empates  
Reclamos, apelaciones y sanciones  
Reglamentación técnica  
De las Autoridades

## **Art. 6.- REGLAMENTACIONES**

Son de aplicación todas las regulaciones y reglamentos dictados por el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS

El Director de la Prueba tiene a su cargo la aplicación del Reglamento de Campeonato, el Reglamento Particular y Anexos durante el desarrollo del Rally. Él debe informar a los Comisarios Deportivos de cualquier incidente importante que haya ocurrido requiriendo a la aplicación del Reglamento de Campeonato o el Reglamento Particular del Rally.

De igual manera, cualquier caso no previsto en los reglamentos será estudiado por los Comisarios, quienes tienen el exclusivo poder de decisión.

El piloto asume la responsabilidad del concurrente cuando este último no se encuentre.

Cualquier acción incorrecta, fraudulenta o desleal realizada por el concurrente 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**.

## **Art. 7.- INSCRIPCIONES**

El lugar y fecha del cierre de inscripciones debe ser mencionada en el Reglamento Particular de la Prueba así como el valor de la misma.

Las inscripciones podrán efectuarse en las oficinas del AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS. o además por Fax, o E-mail, especificado en el reglamento particular. La inscripción efectuada por fax o E-mail, se perfeccionará mediante la firma de los Formularios Oficiales en la Verificación Administrativa Previa a la competencia, además de presentar el comprobante o recibo de depósito del valor de la inscripción.

Las tripulaciones de los automóviles deberán presentar las licencias de conducir (no caducadas) y su respectiva habilitación en oportunidad de inscribirse o en el momento de perfeccionar su inscripción y toda vez que le sean solicitadas.

No podrán participar de la prueba aquellos pilotos, navegantes y/o concurrentes que hallándose regularmente inscritos, mantengan deudas pendientes o penalizaciones con el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS. o el club organizador.

Los equipos extranjeros deberán notificar su participación y legalizar sus licencias e inscripciones según el reglamento particular de la carrera.

En los casos previstos en las presentes Disposiciones, no pueden hacerse enmiendas en la solicitud de inscripción. Sin embargo, el concurrente podrá reemplazar libremente el auto declarado en la solicitud de inscripción por otro del mismo grupo y la misma clase, hasta el momento de la verificación técnica.

Esta prohibido hacer cualquier cambio de piloto, copiloto, alternante y concurrente, después de que se han cerrado las inscripciones, únicamente se podrá aceptar un piloto alternante siempre y cuando este inscrito y conste su nombre en el formulario de inscripción.

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 técnicos.

Por el hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concurrente y todos los miembros de la tripulación se remiten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el Reglamento de Campeonato General y el Reglamento Particular.

Los derechos de inscripción serán definidos por el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS y mencionados en los respectivos Reglamentos Particulares de cada competencia.

Los derechos de inscripción serán reembolsados en los siguientes casos:

- A los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- 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.

Ningún participante podrá inscribirse en más de una categoría, en una misma competencia.

El T.A.C se reserva el derecho de aceptar la inscripción de un piloto.

#### **Art. 8.- TRIPULACIONES**

En aplicación de las Reglamentaciones, el retiro de uno de los miembros de la tripulación será informado los Comisarios Deportivos.

Si un tercero es admitido a bordo (excepto si es para transportar a una persona herida), los Comisarios impondrán una penalización.

Los TRES miembros de la tripulación serán designados como PILOTO PRINCIPAL, PILOTO ALTERNO y COPILOTO de acuerdo a las disposiciones del AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS

El PILOTO PRINCIPAL y el ALTERNO de la tripulación podrán conducir durante el transcurso de la prueba, si ambos son titulares de licencia de conducir en vigencia, siempre y cuando el piloto principal lo realice en más del 50% del total de kilómetros de los tramos de velocidad.

Caso contrario solamente lo podrá hacer el que se hubiese sido inscrito como piloto principal del vehículo.

El puntaje de la prueba será otorgado al participante que figure como piloto principal en la ficha de inscripción.

El nombre o apellido del piloto y/o navegante, deben aparecer en las ventanillas laterales traseras del automóvil, debajo de los números. En este caso la altura máxima de las letras es de 10cm y no menor de 6cm. y de igual tamaño para ambos tripulantes, del piloto al lado izquierdo y del navegante al lado derecho. Cualquier tripulación que no cumpla con esta regla estará sujeta a una penalización en efectivo.

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

#### **Art. 9.- ITINERARIO - HOJA DE RUTA – CARNÉ DE RUTA**

Todas las tripulaciones dispondrán de la hoja de Ruta conteniendo una descripción detallada del recorrido. Todo desvío de las tripulaciones será informado a los Comisarios Deportivos.

Las tripulaciones deben ceñirse exactamente al recorrido establecido en la hoja de Ruta, sin dejar el camino establecido, ni el área, parque o zona de servicio designadas, a menos que los Comisarios Deportivos decidan que se trata de un caso de fuerza mayor.

En todos los casos, la hoja de Ruta debe estar en conformidad con el estándar publicado en el Reglamento del Campeonato de Rally.

**Intervalos entre horas de largada:** 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 dos minutos a la categoría de más de 2.050cc y de por lo menos un minuto a las siguientes categorías, respetando sus prioridades. Este intervalo debe mantenerse idéntico para todos los autos de competición, a menos que el comisario de control conceda una excepción específica.

**Carné de ruta:** Las tripulaciones están obligadas a entregar su carné de ruta para que se le registre su paso en todos los puntos mencionados en su carné de ruta y en el orden correcto, cualquier desviación será informada a los Comisarios. El tiempo ideal para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos figurará en el carné de ruta.

Las tripulaciones son en todos los casos responsables de su carné de ruta, la pérdida de este implica la exclusión automática de la competencia.

#### **Art. 10.- NUMEROS DE COMPETICION**

Los números de competición serán cada número de 24 cm. de alto por 14 cm de ancho en letra Arial Black o Impact, deberán aparecer en los vidrios laterales posteriores y serán de color amarillo fosforescente y refractivo. Además se colocará en la parte superior del parabrisas a nivel del copiloto.

Se especificará en cada reglamento particular si el organizador entrega o no a las tripulaciones los números de identificación.

Para la identificación de los competidores se asignarán los números de acuerdo a la categoría según lo siguiente:

## GRUPO A:

CATEGORIA	CILINDRAJE	NUMEROS
Más de	2000cc. A 3550cc. Tracción integral	100 a 199
Más de	1600cc. A 2000cc. Tracción dos ruedas	200 a 299
Más de	1400cc. A 1600cc. Tracción dos ruedas	300 a 399
Más de	1150cc. A 1400cc. Tracción dos ruedas	400 a 499
Más de	1.000cc. A 1150cc. Tracción dos ruedas	500 a 599

## GRUPO N:

CATEGORIA	CILINDRAJE	NUMEROS
Más de	1000cc. A 1150cc. Tracción 2 ruedas	600 a 699
Más de	1150cc. A 1400cc.	700 a 799

## CUADRONES

1 a 99

Los diez primeros de la clasificación general del 2010 podrán usar los números del 1 al 10 respectivamente (opcional)

### **Art. 11.- PUBLICIDAD**

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

- Cumpla con la Publicidad Obligatoria de la competencia, se indicará en el Reglamento Particular de la Prueba o en un Anexo al mismo.
- Esté bajo las normas de la ley del deporte y los reglamentos del AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS
- No sea contraria a los buenos usos y costumbres, además no se permitirá publicidad política o religiosa.
- No invada los lugares reservados para los números de competición.
- No impida la visión de la tripulación a través de las ventanillas.
- Los organizadores poseen lugares de publicidad exclusiva de acuerdo a lo especificado en los reglamentos particulares y en el campeonato.
- Queda expresamente prohibido, bajo pena que puede llegar hasta la exclusión, recortar la publicidad obligatoria del Organizador, ni aún cuando sea colocada en otro lugar del vehículo.
- Todo piloto, por el hecho de participar acepta la utilización de su imagen y su vehículo en cualquier tipo de campaña y ser utilizados sus testimonios, sin que esto constituya una obligación de pago de honorarios o cualquier otro tipo de remuneración por parte de la organización o sus auspiciantes.
- los pilotos podrán realizar publicidad de sus patrocinadores únicamente en su sitio de abastecimiento dentro de la zona de abasto designada por la organización, de hacerlo en otro lugar o en los alrededores de esta zona, así como a lo largo de los especiales de velocidad con pancartas, vallas, lonas móviles o cualquier tipo de publicidad el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS cobrará los derechos de publicidad al piloto auspiciado por esta marca.
- Únicamente los auspiciantes, co auspiciantes oficiales y particulares así como las empresas, instituciones, medios de comunicación que tengan algún convenio o contrato con el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS podrán realizar y tener publicidad en las ruedas de prensa, revisión mecánica, presentación de tripulaciones, zonas de abastecimiento, premiaciones y a lo largo de la ruta además actos que organice el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS, los espacios disponibles para dicha publicidad serán establecidos en los convenios y contratos.

### **Art. 12.- CIRCULACION**

A lo largo de todo el rally, las tripulaciones o su equipo de abasto 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 a continuación se detallan.

**Primera infracción: sanción económica.**

**Segunda infracción: penalización horaria de 5 minutos.**

**Tercera infracción: exclusión**

En caso de una infracción a las leyes de tránsito cometida por una tripulación o su equipo de abasto que participa en el rally, los agentes de policía, comisarios o funcionarios que la comprobaron deben comunicársela de la misma manera en que lo hacen con los habituales usuarios de la ruta.

En caso de que la policía decidiera detener al conductor en infracción, puede solicitar la aplicación de las penalizaciones previstas en el Reglamento General 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 de diversas interpretaciones.

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. Cualquier infracción se informará a los Comisarios Deportivos, este transporte únicamente se lo podrá realizar bajo la decisión del Director de la carrera.

De igual manera, bajo pena de sanción impuesta por los Comisarios, se prohíbe a las tripulaciones, Bloquear deliberadamente el paso de los autos de competición o impedirles adelantarse una vez que hayan sido alcanzados por un vehículo que les precede, para lo cual se puede presentar evidencias en video.

Comportarse de una manera antideportiva.

## **Art. 13.- REPARACIONES - ASISTENCIA - COMBUSTIBLE**

**13.1. REPARACIÓN Y 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

A través del rally las reparaciones y asistencia a un auto de competición deben ser llevadas a cabo solo en los sitios de abastecimientos. 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 denominados como "Asistencia Prohibida".

Cualquier infracción concerniente a los sitios de abastecimiento o cualquier acción definida como "Asistencia Prohibida" (ver Art. 13.2), observada por los Oficiales Deportivos pueden implicar la aplicación de sanciones, por parte de los Comisarios Deportivos. Dependiendo de la gravedad de la infracción, otras sanciones pueden ser aplicadas posteriormente por las Autoridades del AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS

**13.2. ASISTENCIA PROHIBIDA.** Queda terminantemente prohibido sin ninguna excepción cuando los vehículos se encuentran en régimen de parque cerrado, lugares de revisión mecánica técnica y de seguridad y en la zona de control horario desde su inicio hasta su fin.

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

Se denomina ASISTENCIA PROHIBIDA a la presencia de personal del equipo o vehículos de transporte del equipo en sectores de enlace, excepto:

- a) En las Zonas de abastecimiento establecidas.
- b) En lugares autorizados por un anexo.

Cuando los autos de competición siguiendo el recorrido indicado en hoja de ruta deban utilizar el mismo camino y al mismo tiempo que lo hace el personal del equipo y sus vehículos de servicio, no deben, detenerse ambos en el mismo lugar y en el mismo momento.

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 están específicamente prohibidos.

**13.3. ZONAS DE ABASTECIMIENTO O PARQUES DE ASISTENCIA.** Serán establecidos de acuerdo al cronograma del reglamento particular.

Los Parques de Asistencia deben estar claramente indicados en la hoja de Ruta y pueden contar con controles horarios de entrada y de salida.

La velocidad de los vehículos en los Parques de Asistencia no debe exceder de 30 km/h. de igual manera se prohíbe los trompos o derrapes intencionales. No cumplir con este artículo puede originar penalidades aplicadas por los Comisarios Deportivos.

Vehículos permitidos en los Parques de Asistencia:

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 "ABASTO" y el número del auto.

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

Cuando el espacio del parque de asistencia es insuficiente, el organizador debe prever áreas de estacionamiento para los vehículos mencionados en 13.3, en lugares colindantes con el Parque de Asistencia.

La Publicidad autorizada en las zonas de abastecimiento está contemplada en el Art. 11

En caso de que la organización dispongan un **ABASTO REMOTO** fuera del Parque de Asistencia el mismo será mencionado en los Reglamentos Particulares, en este Abasto únicamente se podrá realizar cambio de neumáticos y abastecimiento de combustible, lo podrán realizar piloto – copiloto y solo dos mecánicos por vehículo, en caso de incumplir esta disposición serán reportados a los Comisarios.

#### **13.4. REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE.**

Todos los participantes deberán obligatoriamente reabastecer combustible en el interior de los Parques de Asistencia o Zonas de abastecimiento.

Los organizadores podrán excepcionalmente prever puntos suplementarios de reaprovisionamiento de combustible, determinado en el reglamento particular o en un anexo.

Estos puntos de reaprovisionamiento no contarán con controles horarios de entrada y salida.

Se prohíbe dentro de la Zona de Reabastecimiento, cualquier actividad que no esté directamente ligada al reabastecimiento de un auto de carrera.

#### **Art. 14.- NEUMÁTICOS - RUEDAS DE REPUESTO**

Para todos los rallyes del Campeonato, se prohíben los neumáticos lisos y/o con clavos, y el uso de Mouse, únicamente en rallyes o primes de asfalto se podrá utilizar llantas sliik con todas sus variaciones.

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

Los neumáticos deben ser de rally

#### **Art. 15.- RECONOCIMIENTOS**

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

Cuando el reconocimiento es prohibido tanto por las autoridades (Policiales, Militares, Comisión de tránsito, Municipios, etc.) o por los propietarios del lugar, los Organizadores deben brindar a las tripulaciones la oportunidad de familiarizarse con el recorrido permitiendo cubrirlo, en un horario fijado con antelación, acerca del cual tanto el público y los concurrentes hayan sido informados; utilizando vehículos registrados normalmente y respetando las leyes de tránsito.

Si el reconocimiento puede 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.

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

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, no se permite reconocer en autos de competencia. Ninguna responsabilidad podrá incumbirse a los organizadores.

Queda terminantemente prohibido a pena de sanción hacer reconocimientos de ruta en todos los primes que se desarrollará la competencia, en el mismo día que se efectuará la misma.

La velocidad máxima para realizar los reconocimientos es de 60 KPH, de incumplir esta disposición se procederá de la siguiente manera:

- Primera sanción: \$ 300 USD
- Segunda sanción: \$ 700 USD
- Tercera sanción: exclusión de la carrera

**Vehículos de Reconocimiento:** Los reconocimientos de ruta no podrán ser efectuados por ningún motivo a pena de sanciones con los autos de competencia y será solo permitido con vehículos de producción de serie de conformidad a las especificaciones definidas a continuación:

Vehículo de serie. Autos de tracción simple o de tracción 4x4 O 4x2

No deberá poseer publicidad.

El motor será de producción de serie.

La caja de velocidades será de producción de serie

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

Cinturones de seguridad de producción de serie.

Las llantas son libres.

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

En la parte inferior del motor se permitirá un protector del cárter.

Neumáticos libres para tierra, ripio o asfalto.

Las tripulaciones pueden utilizar un sistema de comunicación.

## **Art. 16.- VERIFICACIÓN TÉCNICA Y CONTROLES ADMINISTRATIVOS**

Verificación técnica antes de la largada y durante el rally:

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.

A cualquier tripulación que se presente a la zona de verificación técnica (y/o controles administrativos) fuera de los límites horarios prescriptos en el reglamento particular de la carrera será reportada a los Comisarios.

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.

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.

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).

Esta actividad incluirá: Identificación de la tripulación. Identificación del auto, el chasis, el bloque del motor cualquiera de los cuales puede ser marcado o colocado un sello en cualquier momento.

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

En caso que se coloquen marcas de identificación, 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.

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 cualquier otro concurrente o tripulación que haya ayudado a cometer la infracción o se haya visto envuelta en ella.

**Control Final:** En el momento de su llegada al final del rally, todas las tripulaciones deben conducir su vehículo al Parque Cerrado o Lugar de premiación (siempre que conste en el Reglamento Particular). Allí se podría realizar un breve control para verificar:

La conformidad del auto que fue presentado en la verificación técnica inicial.

Si existiese motivo para imponer algunas de las sanciones previstas.

Controlar el peso mínimo

La ausencia de una de las marcas de identificación, será informada a los Comisarios Deportivos.

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.

En caso de que el desmontaje arriba mencionado sea resultado de un reclamo, se exigirá al reclamante un depósito de \$ 500 USD, debiendo pagarse este importe por anticipado.

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

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 debe proseguir su marcha e ingresar al Parque Cerrado o al sitio indicado por la organización. Será responsabilidad de la

tripulación entregar los automóviles a Parque Cerrado aún cuando éste no lo pudiera hacer por sus propios medios, y ponerlo a disposición de las Autoridades de la Prueba.

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

Para la Multi marca se realizará una Verificación Técnica General un día antes del inicio de la Primera Carrera del T.A.C, el lugar se indicara oportunamente, aquí se procederá a colocar sellos en el motor y en las partes que la organización creyera conveniente para evitar su manipulación, el retiro intencionado de estos sellos se sancionara con la **EXCLUSION** del Campeonato, el valor para esta revisión es de \$ 50 USD por auto este pago se lo realizará por una sola vez.

#### **Art. 17.- 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 este caso, las penalizaciones (exclusivamente económicas) por llegar tarde a la zona de largada se especificarán en el reglamento particular.

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

Cualquier llegada tarde, imputable a la tripulación, a la largada del rally o de una etapa o enlace o a la salida de un parque de servicio, se penalizará con 10 segundos por cada minuto o fracción de minuto de retraso. A cualquier tripulación que registre más de quince (15) minutos de llegada tarde no se le permitirá largar.

Dado que las tripulaciones tienen 15 minutos para presentarse a la largada del rally, de una etapa o de un enlace, si se presentan dentro de estos 15 minutos, la hora real de largada se anotará en la tarjeta de tiempos.

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

#### **Art. 18.- CARNÉ DE RUTA**

En la largada del rally, a cada tripulación se le entregará un carné de ruta o tiempos en la cual figurará el tiempo permitido para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos.

Se pueden entregar varias tarjetas de tiempos juntas, encuadradas en forma de libro que cubran un enlace o etapa del rally.

Cada tripulación es la única responsable del carné de ruta. La presentación del carné de ruta en los diferentes controles y la exactitud de lo escrito en ellas realizadas son exclusiva responsabilidad de la tripulación. La tripulación es responsable de todas las notas que se hagan en el carné de ruta.

En consecuencia queda a cargo de la tripulación entregar el carné de ruta a los comisarios de ruta dentro del tiempo correcto, y controlar que la anotación del tiempo se haya realizado correctamente, de igual manera la no presentación o pérdida del carné de ruta, se penalizara automáticamente con la exclusión de la competencia.

A lo largo del rally, la hora oficial será aquella especificada en la reunión de pilotos la cual será dada por el director de la competencia.

El carné de ruta debe estar disponible a todo requerimiento, en especial en los puestos de control, la que deberá ser presentada por un miembro de tripulación para el control e inscripción de los tiempos registrados.

Cualquier corrección o enmienda hecha en el carné de ruta será informada a los Comisarios Deportivos, a menos que tal corrección o enmienda haya sido aprobada por los oficiales deportivos a cargo mediante su firma.

El comisario de ruta a cargo es la única persona autorizada para anotar la hora en el carné de ruta, a mano o por medio de un aparato impresor.

Cualquier divergencia entre las horas anotadas en el carné de ruta de la tripulación y las anotadas en los documentos oficiales del rally (planillas, registros de reloj impresor, etc.) será objeto de una investigación por parte de los Comisarios Deportivos, quienes emitirán un juicio definitivo.

#### **Art. 19.- PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES HORARIOS**

Todos los controles, es decir, controles de paso y controles horarios, largada y llegada de pruebas especiales o primes, zonas de control de reagrupamiento y neutralización, estarán indicadas por medio de pancartas estandarizadas aprobadas por el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS

El inicio de la zona de control está marcado por una pancarta de advertencia con un reloj sobre fondo amarillo. A una distancia de no menos de 25 m. de la mesa de control. La mesa de control está indicada por una pancarta de stop, donde se da la salida al prime.

Si se prevé una importante presencia de espectadores en la zona de control horario, 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 los controles horarios, desde la mesa de control será de aproximadamente 25 m., más adelante y que está indicado por una pancarta final con tres rayas negras transversales sobre fondo blanco.

Todas las zonas de control horario (es decir, todas las zonas entre la primera pancarta con reloj de fondo amarillo y la pancarta final con tres rayas transversales) se consideran "Parque Cerrado". Reparaciones o Asistencias no pueden ser hechas dentro de esa área de control.

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

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

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

Los controles deben estar listos para funcionar 20 minutos antes de la hora ideal de paso del primer auto de competición.

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

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.

### **SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES:**

**Control Horario:** El inicio de la zona de control está indicado por una pancarta de advertencia con un reloj sobre fondo amarillo.

La ubicación de la mesa de control está indicada por una pancarta de stop, y el fin de la zona de control está indicado por la pancarta final con tres rayas transversales.

**Prime o especial de velocidad:** El punto de largada está en la mesa del control horario y está indicado por medio de una pancarta de stop.

La finalización o llegada del prime está precedida por la pancarta de advertencia con una bandera a cuadros sobre fondo amarillo. La línea de llegada o finalización de prime propiamente dicho, en donde se tomarán los tiempos, está indicada por la pancarta de bandera a cuadros sobre fondo rojo y además es donde se baja la bandera a cuadros.

Una pancarta "STOP" se ubica aproximadamente entre 100 y 300 m. más adelante, en donde se ubica la mesa de control.

**Zona de Control Horario:** Todos los oficiales de control deben ser identificables.

**Enlace:** Se lo realiza entre dos controles horarios, una vez que el comisario ha registrado los tiempos en el respectivo carné de ruta.

**Mesa de Control:** En estos controles, los comisarios de ruta anotarán en el carné de ruta la hora de paso respectiva (llegada o salida).

**Procedimiento de Registro:** La entrada al control horario se registra el momento que el auto de competencia haya cruzado en un 50% la línea de la pancarta con fondo amarillo de ingreso al control horario.

Entre la pancarta de entrada a la zona de control horario y la mesa de control, se le prohíbe a la tripulación detenerse intencionalmente por cualquier motivo a excepción de una falla en el auto, en el cual se autoriza exclusivamente a piloto y copiloto a empujar el vehículo para el registro de salida del prime.

El cronometraje concreto y el registro de la hora en el carné de ruta 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.

La hora de registro en el carné de ruta para el inicio del prime corresponde a la hora exacta en que el vehículo tomara la partida.

La hora ideal de registro en los enlaces 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 (se eliminan los segundos).

La tripulación no incurrirá en penalización alguna por registrarse en su tiempo, si el auto entra en la zona de control durante el minuto ideal de su registro (se eliminan los segundos). Ejemplo: Se considerará a la 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 las18h58'59". Cualquier diferencia entre la hora de registro concreta y la hora ideal de registro se penalizará de la siguiente manera:

- a) Por llegada atrasada: 10 segundos por minuto o por fracción de minuto.
- b) Por llegada adelantada: 1 minuto por minuto o por fracción de minuto.

A discreción del comisario de ruta, una tripulación que ha ingresado a la zona de control horario de manera adelantada puede ser neutralizada por la cantidad de tiempo necesario para que salga a la hora originariamente prevista en cuyo caso se penalizará.

En los controles horarios de fin de etapa, de un enlace, 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 el carné de ruta será el horario programado de la carrera, y no el horario real.

Si el sector de enlace siguiente no comienza con un prime, la hora de registro anotada en el carné de ruta constituye a la vez, la hora de llegada de fin de sector de enlace y la hora de largada del nuevo sector.

Si dos o mas tripulaciones realizan el control de ingreso en el mismo minuto en un Control Horario seguido de un Prime, sus tiempos de largada para el Prime se establecerán en el orden de llegada a la mesa de control.

Luego de su registro en la mesa de control, la tripulación estará lista para partir en el prime una vez que se le de la señal de partida.

## **Art. 20.- EXCLUSION**

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 esta prohibido volver a entrar en la zona de control.

Cualquier retraso desde la fracción de segundo que supere los tiempos máximos en el carné de ruta para el caso de primes y enlaces tendrán como consecuencia la exclusión de la carrera, a menos que en el reglamento particular de cada competencia permita los reenganches, en determinadas etapas o primes.

Controles de Reagrupamiento o Neutralización: Pueden establecerse zonas de reagrupamiento o neutralización a lo largo de la ruta. Sus controles de entrada y salida estarán sujetos a las reglas generales que gobiernan los controles.

El objetivo de estas zonas de reagrupamiento o neutralización 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 por los comisarios.

Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones entregarán al oficial a cargo su carné de ruta. Las tripulaciones recibirán instrucciones sobre su hora de largada. Luego deben conducir su auto de inmediato y directamente a donde los oficiales deportivos les indiquen.

Los motores deben apagarse. Los organizadores pueden darles un nuevo conjunto de carné de ruta, ya sea a la entrada o a la salida, así mismo los organizadores o comisarios indicaran si en el reagrupamiento o neutralización se encontrara en régimen de parque cerrado.

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 el enlace o prime anterior. En ningún caso, pueden tomarse en cuenta sólo los tiempos realizados durante los primes.

## **Art. 21.- PRIMES**

Los primes son pruebas de velocidad en caminos especialmente cerrados para la carrera. Para los primes, la medición del tiempo debe ser al segundo, o al décimo de segundo (0,1 ser.). La precisión en la toma de tiempos debe ser definida en el respectivo Reglamento Particular de existir algún cambio a lo ya determinado.

Durante los primes, la tripulación debe usar cascos y cinturones de seguridad aprobados cuando se encuentren en el interior del auto, bajo pena de ser reportados a los Comisarios Deportivos.

Esta prohibido a las tripulaciones circular en sentido contrario al de los primes, cualquier infracción a esta norma será informada a los Comisarios Deportivos.

Los primes 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 retirado inmediatamente trasladado a un lugar seguro.

La largada de las los primes se dará de la siguiente manera: Cuando el auto con su tripulación a bordo se ha detenido junto a la mesa de control, el comisario del puesto anotará la hora programada para la largada del auto en el carné de ruta del prime (hora y minuto) entregará este documento a la tripulación y anunciará en voz alta: 30seg. - 10seg. y los últimos cinco segundos uno a uno, esto siempre y cuando en el carnet no se encuentre pre impreso la hora de salida, para la largada los comisarios pueden realizarla en forma manual, mediante un reloj digital o un dispositivo electrónico

El comisario a cargo sólo puede demorar la largada de un prime respecto de la hora de largada programada en caso de fuerza mayor.

Una falsa largada, en especial una largada efectuada antes de que el oficial haya dado la señal, se penalizará con un segundo por cada segundo de adelanto.

Los primes terminarán con una llegada en movimiento, se encuentra prohibida la detención entre la pancarta de advertencia con fondo amarillo y la pancarta de STOP, cualquier infracción a esta norma será informada a los Comisarios.

La tripulación deberá luego reportarse al punto de detención señalizado con una pancarta roja "STOP" para que se anote la hora de llegada en el carnet de ruta (hora, minuto, segundo y décimo de segundo si el Reglamento de Campeonato lo especifica).

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

Durante un prime, esta prohibida la asistencia del equipo o de terceros. Cualquier infracción a esta regla será informada a los Comisarios Deportivos. Tal decisión sólo se anunciará al final de un enlace o de una etapa.

Cualquier tripulación que se niegue a largar en un prime 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.

Interrupción de una Prueba Especial: Cuando por cualquier razón se deba dar por cancelado un prime largado o no por uno o mas vehículos, los Comisarios pueden asignar a cada tripulación afectada el tiempo que consideren más justo, o no otorgar tiempos cuando no fuese por causas de la tripulación y esta suspensión se halla debido a causantes ajenos a la competencia como: derrumbes, paros, oposiciones, obstaculizaciones, etc.

Sin embargo, a ninguna tripulación que sea total o parcialmente responsable de interrumpir un prime ya sea por accidente, desperfectos mecánicos u otros, no se le otorgará el tiempo del prime, para las tripulaciones que no pudieron pasar y finalizar el prime se contabilizará el tiempo a las categorías completas que terminaron el prime si no es así se dará el tiempo máximo de su categoría.

#### **Art. 22.- REENGANCHES**

En una competencia con una sola etapa se puede determinar que el reenganche solo se puede efectuar cuando el vehículo se haya quedado en el especial de clasificación, el mismo tomara partida en la ultima ubicación de su categoría del primer prime.

En una competencia de varias etapas se puede realizar reenganches siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

Si se han retirado de la prueba por haber excedido los tiempos máximos o haber reportado problemas técnicos con el auto.

No podrán hacerlo los pilotos que hayan sido sancionados por los comisarios.

Se debe presentar una nota al director de la prueba, especificando su razón del retiro y su intención de seguir participando.

El vehículo deberá ser el mismo que el presentado en la revisión técnica y debe conservar las mismas especificaciones de la categoría.

El piloto podrá acceder a los puntos del campeonato en las siguientes etapas.

En ninguna competencia de varias etapas una tripulación que haya reenganchado podrá ser el ganador absoluto de la competencia, aunque su tiempo acumulado fuese el mejor de todos los demás participantes.

#### **Art. 23.- AUTOS APERTURA Y CIERRE**

Los organizadores deben incluir por lo menos un auto para la apertura y el cierre de la competencia. Estos autos deben recorrer el camino completo de todos los primes del rally.

#### **Art. 24.- PLAN DE SEGURIDAD**

Seguridad de los Participantes: Cada participante debe llevar en su vehículo una cartulina en tamaño A4 una señal SOS en color ROJO y en su reverso una señal OK en color VERDE. En caso de accidente que requiera la atención médica inmediata la señal "SOS", debe ser mostrado inmediatamente a los siguientes participantes que le siguen. 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.

Cualquier tripulación que no cumpla con esta regla, será informada a los Comisarios Deportivos, quienes impondrán penalidades

La tripulación que ayude a transportar a un herido hasta el próximo puesto de auxilio se le otorgará el mejor tiempo de su categoría en el prime.

En el caso de accidentes donde no es requerida la intervención medica la señal de "OK", debe ser claramente mostrada por un miembro de la tripulación a los siguientes vehículos.

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

Cada auto de la competencia debe llevar un triangulo reflector ROJO el cual, en caso de que el auto se detenga en un prime por cualquier motivo 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.

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

Si un piloto estuviese involucrado en un accidente en que un miembro del público resultase físicamente herido, debe reportarlo en el puesto de control horario inmediato.

Toda tripulación que se retire de un Rally debe informar este retiro al auto de cierre y entregar el carné de ruta, 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.

### **Art. 25.- RESULTADOS**

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

Publicación de la clasificación: Durante el rally, las clasificaciones se publicarán según lo establecido por los siguientes Artículos:

Clasificaciones no oficiales: Clasificaciones distribuidas por el control del rally durante una etapa o carrera, antes del acto de premiación

Clasificación final oficial: Clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos, luego del periodo de reclamo o apelaciones.

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

### **Art. 26.- RECLAMOS, APELACIONES Y SANCIONES**

Si el reclamo requiere el desmontaje y rearmado de diferentes partes de un auto, el reclamante deberá abonar además un depósito de garantía.

De 100 USD, por un reclamo que sólo interese a una parte determinada del vehículo la misma que puede ser verificada visualmente (motor, transmisión, dirección, sistema de frenos, instalación eléctrica, carrocería, etc.).

De 500 USD, por un reclamo que involucre la totalidad del vehículo cuya verificación incluya desarmar una o varias partes del auto.

Los gastos ocasionados por los trabajos y el transporte del auto estarán a cargo del reclamante si el reclamo es infundado, o del concurrente contra el cual se ha presentado el reclamo si es válido.

Si el reclamo es infundado, y si los gastos ocasionados por el reclamo (verificación técnica, transporte, desarmado, etc.) son superiores al depósito, la diferencia correrá, por cuenta del reclamante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia le será restituida.

Los concurrentes pueden apelar las decisiones al AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS

Las sanciones económicas serán de exclusiva determinación del AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS quien analizara la multa correspondiente en base a los reportes de los comisarios

El piloto, copiloto, concurrente o integrante del equipo que se revele contra las Autoridades de una Competencia y se negare a participar en ella después de haber suscrito su inscripción, será penalizados con una SUSPENSIÓN definida o indefinida previo análisis por parte del AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS De producirse la falta descrita, los jueces de partida largarán la competencia con los vehículos que estén listos para partir y la carrera será válida para el campeonato.

El conductor, copiloto, concurrente o miembro de un equipo competidor que faltare de palabra u obra a una Autoridad de una Competencia, será penalizado con SUSPENSIÓN definida o indefinida

previo análisis por parte del AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS

Serán sancionados con SUSPENSIÓN definida o indefinida previo análisis por parte del AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS las tripulaciones que no respeten:

- El reglamento general.
- El Reglamento Particular
- Quienes hayan motivado la suspensión de una competencia.
- Quienes hayan ilegítimamente imposibilitado el adelantamiento a otro piloto.
- Quienes intencionalmente hayan saboteado a otra tripulación.

Corresponde a los comisarios deportivos dictaminar si uno o mas pilotos involucrados en un incidente deben ser penalizados y podrán imponer a cualquier piloto implicado cualquiera de las penalizaciones previstas en el reglamento del campeonato o en el reglamento particular.

Para el caso que se estime que es necesario investigar más profundamente el hecho o que corresponda aplicar sanciones mayores, se podrá solicitar al Tribunal de Apelaciones del AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS., un tiempo no mayor de 15 días para investigar el caso y determinar las sanciones.

Una tripulación involucrada en un accidente cualquiera sea su gravedad y su participación o culpabilidad en el mismo debe hacerse presente ante los comisarios deportivos en forma inmediata a la finalización de la prueba, en caso de no acatar la disposición los comisarios resolverán el incidente sin oír a los involucrados, siendo publicada su decisión definitiva en el tablero oficial.

#### **ART. 28.- APLICACIÓN E INTERPRETACION DE LAS DISPOSICIONES**

En caso de plantearse cualquier disputa respecto a la interpretación de estas disposiciones, el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY será la única facultada para tomar una decisión, el fallo será definitivo e inapelable

#### **ART. 29.- RESPONSABILIDADES**

El AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS, el Organizador y Auspiciante de una competencia de Rally, declinan cualquier responsabilidad por cualquier accidente que pueda sobrevenir durante una carrera que pudiera ser causado por un piloto en su vehículo de competencia participante, por sus vehículos de abasto y /o de apoyo durante el desarrollo de un Rally.

Es de exclusiva responsabilidad de cada uno de los pilotos, el mantener en regla los documentos respectivos de los vehículos participantes. Esta disposición deberá constar en todo Reglamento Particular.

#### **ART. 30.- REGLAMENTACION TECNICA**

##### **MOTOR.**

La preparación del motor es libre siempre que mantenga la medida exacta de la cámara, de acuerdo a su categoría la que bajo ningún concepto podrá sobrepasar bajo pena de las sanciones respectivas. b) La marca del motor debe corresponder a la del vehículo o a una subsidiaria del mismo que mantenga la misma estructura básica.

Los motores turbo se multiplicarán por un factor de 1.7 para determinar su cilindrada los motores rotativos por 1.8 y los motores turbodiésel por 1.4.

Para los motores Turbo alimentados el diámetro máximo del restrictor no podrá ser bajo ningún concepto, mayor a 33 (treinta y tres) milímetros.

##### **COMBUSTIBLE.**

Se permite utilizar gasolina de cualquier octanaje.

Sistemas de OXIDO NITROSO prohibidos.

Metanol o cualquier tipo de alcohol prohibido.

##### **SUSPENSIONES Y FRENOS.**

Suspensión y frenos serán libres mientras mantengan el diseño de funcionamiento similar al que en origen equipa el modelo del vehículo.

Se permite utilizar rótulas tipo uniball y se puede modificar los anclajes únicamente para efectos de variar la geometría de la suspensión, manteniendo el diseño básico original.

Los discos de freno y mordaza serán libres pero deberán mantener el número de 1 por rueda.

Barras estabilizadoras libres.

### **CAJA DE CAMBIOS Y TRANSMISIÓN.**

La caja de cambios y transmisión serán libres en sus corazas, relaciones de piñones, conos y corona, pero deberán mantener la posición operativa al modelo original del vehículo, se permite cajas de piñones rectos.

Entendiéndose por tracción delantera mantenerse o tracción posterior, mantenerse y tracción integral mantenerse.

Autoblocantes libre.

Diferenciales Electrónicos, mecánicos, Quick Change Libres.

### **CARROCERÍA.**

Se mantendrá el diseño básico original del vehículo.

Se permite ensanchar la carrocería para evitar el roce de las llantas.

No se puede reemplazar las puertas del piloto y copiloto, y la compuerta trasera o tapa baúl, con fibra de vidrio.

Las demás partes pueden ser remplazadas con cualquier otro material, siempre que mantenga su diseño básico.

Guarda choques libres siempre y cuando no superen el ancho total del vehículo y la altura del capot en el caso del guarda choque delantero y la compuerta o tapa baúl en el caso del guarda choque.

### **VIDRIOS.**

No se puede reemplazar el parabrisas delantero que debe ser laminado, tampoco se permite remplazar los vidrios de las puertas del piloto o copiloto los mismos que deben tener una lámina de seguridad transparente y las ventanas posteriores debe mantener su originalidad.

Es obligatorio la instalación de guardabarros en las cuatro ruedas, los mismos que pueden ser retirados en carreras o primes de asfalto.

### **AROS Y LLANTAS.**

Las llantas completas serán libres, a condición de que quepan en la carrocería de origen, es decir, que en la parte superior de la llanta completa situado verticalmente por encima del centro del buje, esté cubierta por la carrocería cuando la medida se efectúe verticalmente. La fijación de ruedas por pernos puede ser cambiada libremente por fijaciones de espárragos o tuercas.

Los aros de llantas serán libres pero el aro y llanta no deberán salirse de la carrocería en la parte superior del arco del guardafangos bajo ningún concepto.

Deberán utilizar llantas de rally, en caso de que la organización decidiera una marca específica de neumático todos los participantes utilizaran la misma llanta...

### **SISTEMA ELECTRICO.**

Será libre en cuanto a:

Computadora.

Tablero.

Alternador.

Instrumento de navegación.

Bomba de gasolina libre pero atrás del emplazamiento reservado para el piloto y copiloto.

Ventiladores eléctricos adicionales.

Sistemas de encendido, etc.

Será obligatorio:

Switch Máster que al ser desconectado apague el motor, debe estar ubicado en un lugar accesible al piloto cuando esté asegurado con el cinturón arnés, y fácilmente accesible desde fuera del habitáculo, el dispositivo de corta corriente debe tener un fácil acceso externo claramente identificado.

Se puede variar la ubicación de la batería pero en caso de ir en el habitáculo, tendrá que estar perfectamente aislada en una caja hermética para evitar el derramamiento de ácidos y emanación de gases a la cabina.

Es obligatoria la instalación de un mínimo de 3 luces de stop, (faros originales y una luz en el parabrisas posterior) y también el correcto funcionamiento de las luces intermitentes.

Es obligatorio el correcto funcionamiento de los limpiaparabrisas.

## **SISTEMA DE ESCAPE.**

Se prohíbe el uso de Escapes Libres. Se deben instalar uno o más resonadores, con el fin que el ruido máximo sea inferior o igual a 120 decibeles que son la Norma Internacional y la Norma Nacional que se encuentra en las ordenanzas Municipales en las diferentes ciudades del Ecuador.

## **SEGURIDADES.**

**ROLL BAR:** Tendrá que ser de tubo estructural con un espesor mínimo de 2 milímetros o su equivalente en otras medidas y en un diámetro de arco central no menor a 1<sup>7/8</sup> pulgadas o 47mm, debiendo tener los protectores laterales para el piloto a la altura de las piernas en X, como medida de seguridad y no menos de seis puntos de fijación al piso.

**EXTINTOR:** Mínimo de 2 kilogramos de capacidad, tipo ABC, se prohíbe los extintores de CO<sub>2</sub>, deberá estar perfectamente fijado al alcance del copiloto con facilidad de acceso, con salida al motor, hacia el piloto y a la parte posterior del vehículo en dirección al tanque de gasolina (no indispensable)

**CINTURONES DE SEGURIDAD:** Deberán ser mínimo de 4 puntos perfectamente anclados y homologados, altamente recomendable de 5 y 6 puntos.

**CASCO:** Homologado, bala clava o mascara anti flama.

**HANS:** Para piloto y copiloto para el año 2011 es opcional a partir del 2012 será obligatorio

**BUZO Y GUANTES:** Buzo nomex mínimo una capa y guantes de competencia o aviación, bajo revisión técnica previa con bordado del nombre y tipo de sangre.

**MINIMO DOS ESPEJOS RETROVISORES:** LH – RH y central interior.

**SEGUROS DEL CAPOT:** Metálicos o de aluminio con travesaño, se prohíbe las correas o los pulpos elásticos.

**TANQUES DE GASOLINA:** Su ubicación se la dispondrá donde originalmente envía el fabricante o en el caso de ir en el habitáculo tendrá que obligatoriamente encontrarse en la parte posterior del vehículo siempre detrás del piloto y debe de estar perfectamente fijado con un mínimo de cuatro anclajes. La toma para tanque de combustible y los desfuegos deberán estar ubicados obligatoriamente en la parte exterior del vehículo. (Se prohíbe el tanqueo abriendo una puerta lateral o la compuerta posterior).

**TABIQUE Y DEPÓSITOS:** Ninguna parte de los depósitos de liquidación (carburantes, aceite o agua) debe dar directamente al emplazamiento reservado para el piloto, de forma que prevengan la acumulación de vapores tóxicos o impidan a estos invadir el comportamiento del conductor o del motor.

**VEHÍCULOS CERRADOS:** Deberá preverse una ventilación adecuada para impedir la acumulación de gases tóxicos en el interior del vehículo, sus ventanillas delanteras siempre deben estar en perfecto funcionamiento, se permite una toma de aire en el techo del auto.

**GENERAL:** Luces stop, tanque de agua y limpiaparabrisas, frenos en perfecto funcionamiento, llantas en buen estado. Un botiquín con los medicamentos básicos para primeros auxilios.

**BANDERAS:** se deberá tener dos banderas como mínimo la una color amarillo que indica precaución, vehículo dañado o a un costado de la vía, la otra color blanca con una cruz roja la misma que deberá ser indicada en caso de uno de los tripulantes necesita atención medica inmediata.

**PARA LA MULTIMARCA la misma se registrá con su propio Reglamento Técnico, sin embargo la misma se registrá al Reglamento General del AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS**

## **ART. 31.- DE LAS AUTORIDADES**

Cada competencia contará con las siguientes autoridades designadas por el AUTOMOVIL CLUB DEL AZUAY, AUTOMOVIL CLUB DE LOJA Y EL AUTOMOVIL CLUB DE PIÑAS

Director de la Prueba:

Jefe de Logística:

Comisarios Deportivos:

Comisarios Técnicos:

Comisarios de Seguridad:

Comisión Médica:

Jueces de control y cronometraje:

Relaciones Públicas y Prensa:

Secretaria: