



CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY 2024

REGLAMENTO GENERAL

ART. 1 REGLAMENTACIONES

El Campeonato Nacional de Rally se disputará de conformidad con el Código Deportivo Internacional de la Federación Internacional del Automóvil (FIA) y sus Anexos; el Reglamento del Campeonato Regional FIA-CODASUR 2024 y sus Anexos, Resoluciones Nacionales de la FADU, el presente Reglamento (y sus Anexos o Boletines); los Reglamentos Particulares de cada una de las Fechas con sus correspondientes Anexos; las ordenanzas de tránsito de la República Oriental del Uruguay y a las normas de tránsito de las respectivas zonas, ciudades y poblados por las que atravesare el recorrido de las competencias. Se aplicarán íntegramente las Prescripciones Generales CODASUR; salvo en aquellos ítems en los que éste Reglamento establezca algún precepto diferente.

1.1 DEFINICIÓN

Nombre: CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY
Entidad organizadora: CLUB URUGUAYO DE RALLY
Entidad Fiscalizadora: FADU

1.2 COMITÉ DE ORGANIZACIÓN

Agrupación, aprobada por el ADN, investida por la entidad organizadora de una competición, de todos los poderes necesarios para la organización de una competencia y para la aplicación del Reglamento Particular de la misma. Previo al inicio del meeting

1.3 OFICIALES DE LA PRUEBA

Los Oficiales que actúen en cada Competencia, serán designados en los respectivos Reglamentos Particulares. Sus funciones serán las dispuestas en el Código Deportivo Internacional de la F.I.A.

1.4 VIGENCIA

Se extiende desde su aprobación hasta el 31 de diciembre de 2024

ART. 2 CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO

2.1 INSCRIPCIÓN

Toda tripulación que desee participar en el Campeonato Nacional de Rally deberá realizar el trámite de inscripción, completando el formulario electrónico y abonando mediante transferencia bancaria a la cuenta 7272065 Banco BBVA

2.2 DOCUMENTACIÓN EXIGIBLE

Para ser aceptada la inscripción, además del pago del canon, la tripulación deberá presentar Ficha Médica vigente; Licencia de Piloto y Navegante emitida por la FADU /A.C.U (en caso de poseer licencia internacional) y completar el formulario de inscripción. Será responsabilidad del piloto contar con Licencia de Conducir vigente y deberá presentar la misma en la administrativa previa a la competencia. Pilotos extranjeros: Licencia vigente y carta autorización de la autoridad deportiva del país.



2.3 REGLAMENTOS TÉCNICOS

Se aplicarán los respectivos reglamentos técnico-mecánico de acuerdo con lo establecido en el Anexo "J" del C.D.I. Deberá presentarse la ficha de homologación FIA, CODASUR o ADN.

2.4 FORMA DE DISPUTA

El Campeonato Nacional de Rally Absoluto y por Clases se disputará en base a dos ruedas; cada rueda estará conformada por un mínimo de tres (3) fechas a un máximo de cuatro (4) fechas.

Para quedar habilitado a integrar la definición del Campeonato, se debe haber iniciado la competencia en el CH 0 en más del 50% de las fechas programadas. A estos efectos se computarán por separado las realizadas como Piloto de aquellas realizadas como Navegante.

2.4.1 FORMA DE DEFINICIÓN

La clasificación final en el campeonato Absoluto y por Clases se obtendrá de ordenar a cada participante en forma decreciente en base a los puntajes totales obtenidos en cada rueda, este puntaje se obtendrá sumando los puntajes otorgados por la clasificación de la primera rueda y la segunda rueda.

Cada fecha brindará puntaje exclusivamente para la rueda que la comprenda (puntaje de fecha, etapa y Power Stage), la suma de dichos puntajes generará el clasificador de la rueda.

Al finalizar la rueda se ordenará en orden decreciente dichos puntajes y se otorgará el puntaje de la rueda para la definición del campeonato nacional, según el Artículo 14.7 PUNTAJE DE RUEDAS

2.4.2 DESEMPATE

En caso de empate será primero el que obtuvo mayor cantidad de victorias. En caso de que este criterio también arrojará empate, se seguirá tomando en cuenta la mayor cantidad de segundos puestos y así sucesivamente hasta lograr un desempate. En caso de que no se logre un desempate por este método será primero quien haya ganado la primera Prueba Especial de la primera fecha, persistiendo el empate se tomará la Segunda Prueba Especial y así sucesivamente hasta lograr un desempate.

2.5 VEHÍCULOS ELEGIBLES

No serán admitidos vehículos comprendidos en las siguientes clases FIA: WRC, R5, S2000 o Extreme Rally Car (Brasil), los que podrán participar únicamente dentro de la Copa Open. La categoría open será premiada por separado según art específico. Serán admitidos los vehículos FIA Grupo N, FIA Grupo A y FIA Grupo R según lo detallado en las clases habilitadas.



2.5.1 CLASES HABILITADAS

CLASES	
CLASE	GRUPO
RC2 NACIONAL	<ul style="list-style-type: none"> * MAXI RALLY 2.4l Atmosférico * MAXI RALLY 1.6 Turbo * GRUPO N más de 2.000 c.c. * PROTO (Ficha CUR 001) * AUTOS GRUPO RALLY 3 homologado a partir del 01/01/2021 en conformidad con el Art.260 del Anexo J2021 * RALLY 3 (VRa3B, VRa3C, VRa3D)
RC4 N NACIONAL	<ul style="list-style-type: none"> * GRUPO A (CDI art. 255) hasta 1.600 c.c. * RALLY 4 (atmosférico sobre 1390cc y hasta 2000cc y turbo sobre 927cc hasta 1333cc. * AUTOS HOMOLOGADOS desde el 01/01/2019 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2023 * R2 ATMOSFÉRICO más de 1.390 c.c. y hasta 1.600 c.c. - VR2B (Art. 206 2018) * R2 TURBO más 927 c.c. y hasta 1.067 c.c. - VR2B (Art. 260 2018) * GRUPO N (CDI art. 254) más de 1.600 c.c. y hasta 2.000 c.c. * RALLY JUNIOR URUGUAY (según reglamento técnico 2024) * RALLY 5 (VR1: atmosférico hasta 1.600 c.c. y turbo hasta 1.333 c.c.) * AUTOS GRUPO RALLY 5 homologado a partir de 01/01/2019 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2020 * RALLY 5 (VR1A/VR1B: atmosférico hasta 1.600 c.c. y turbo hasta 1.067 c.c.) * AUTOS GRUPO R1 homologado antes del 21/12/2018 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2018)
RC5 N	<ul style="list-style-type: none"> * GRUPO N (CDI art. 254) hasta 1.600 c.c. y con potencia máxima declarada por el fabricante de 129hp
RC 1600	<ul style="list-style-type: none"> * VEHÍCULOS HASTA 1.600 c.c. de máximo 8 válvulas y con potencia máxima declarada por el fabricante de 101hp
RALLY OPEN	<ul style="list-style-type: none"> * VEHÍCULOS GRUPO A, N, VK, Replicas, Históricos, Tracción 4x2, 4x4
RRSS	<ul style="list-style-type: none"> * VEHÍCULOS EN CUMPLIMIENTO de la totalidad del Artículo 253 del Anexo J del CDI



2.5.2 MÍNIMO DE PARTICIPANTES POR CLASES.

Para puntuar en el Campeonato Nacional de Rally se deberá contar con mínimo de **4 (cuatro)** vehículos debidamente inscriptos y que efectúen el CH0. una vez que esto haya ocurrido las siguientes fechas tendrán un mínimo exigido para puntuar en el Campeonato Nacional en todas las categorías será de 3 (tres) vehículos debidamente inscriptos y que efectúen el CH.

(A EXCEPCION DE LO ESTABLECIDO EN EL ANEXO 1 DE LA RRSS)

2.5.3 CAMPEONATO URUGUAYO RC4 LIGHT (RC4L)

Dentro de la clase rc4 se establece una subclase integrada por aquellos vehículos que correspondan a las fichas de homologación establecidas como RALLY 5 Y R2.

Esta subclase premiará cada fecha y constituirá un campeonato uruguayo para aquellos pilotos que participen con los vehículos establecidos previamente, su forma de puntaje y condiciones serán las mismas que el resto de las clases establecidas en el presente reglamento

2.5.4 COPA URUGUAYO RALLY OPEN

En cada fecha que efectivamente den inicio a la competencia 3 (vehículos), los mismos disputara en la fecha la copa rally open, solo pueden acceder a su premiación en cada fecha (no podrán inscribirse en otra categoría ni puntuar por el absoluto).

Deberán cumplir con todas las medidas de seguridad homologadas tanto en el vehículo como la tripulación.

Deberán utilizar el neumático oficial del rally en medidas y cantidades de acuerdo al reglamento técnico.

Siendo vehículos con preparación técnica mecánica libre los mismos estarán sujetos a la evaluación de los comisarios técnicos que podrán negar su participación por razones de seguridad.



ART 3. PRESCRIPCIONES GENERALES DE LAS COMPETENCIAS

3.1 BENEFICIOS PARA SOCIOS

El derecho de inscripción tendrá un valor bonificado cuando se trate de socios del Club Uruguayo de Rally con doce meses de antigüedad y al día con el pago de las cuotas sociales o cuando sea un socio nuevo y abone la cuota mensual mediante el sistema de débito automático VISA o abone al contado el total de una anualidad. Esta bonificación se perderá en caso de no cumplir con la inscripción dentro del plazo establecido en el Reglamento Particular.

VALOR NORMAL POR FECHA

El derecho de inscripción tendrá el siguiente valor:

COSTO INSCRIPCIÓN POR TRIPULANTE

SOCIOS:	\$ 11.500	NO SOCIOS:	\$ 22.500
----------------	------------------	-------------------	------------------

VALOR REDUCIDO POR FECHA

Para aquellas inscripciones completadas y abonadas antes del cierre primario de inscripciones, se establece un valor reducido el que se detalla en la siguiente tabla:

COSTO INSCRIPCIÓN POR TRIPULANTE

SOCIOS:	\$ 10.500	NO SOCIOS:	\$ 20.500
----------------	------------------	-------------------	------------------

LOS COSTOS EXPRESADOS INCLUYEN:

**USO DEL SERVICIO GEOLOCALIZADOR
(NO INCLUYE LA ADQUISICION DE SUS ELEMENTOS O REPUESTOS)**

**COLABORACION A FUNDACION PEREZ SCREMINI
(CADA INSCRIPCION DESTINA QUINIENTOS PESOS URUGUAYOS)**

**LAS DAMAS QUE INTEGREN UNA TRIPULACIÓN TENDRÁN
UNA BONIFICACIÓN DEL 50% EN SU INSCRIPCIÓN**



3.2 REEMBOLSO DEL DERECHO DE INSCRIPCIÓN

El derecho de inscripción es reembolsable únicamente si se rechaza la inscripción, la tripulación retira la inscripción antes del cierre definitivo o la competencia no se lleve a cabo. Salvo en estos casos, el importe será cargado únicamente en la siguiente Fecha.

3.3 APERTURA y CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

La apertura y cierres de inscripciones serán comunicados por las vías oficiales del CUR. En el reglamento particular de cada fecha se establecerá la apertura y cierre de inscripciones, comunicándose por medio de los medios oficiales de la institución.

3.4 COMPOSICIÓN DE LA TRIPULACIÓN

La tripulación de cada vehículo estará compuesta por dos personas. En caso contrario no será autorizada la partida. Los dos miembros de la tripulación podrán conducir durante todo el transcurso de las Pruebas y para ello deberán poseer Licencia de Piloto válida, en las condiciones dispuestas por la A.D.N. En caso de que se conduzca alternadamente durante el transcurso de alguna competencia, el puntaje será asignado al piloto que figure en la ficha de inscripción (ver Reglamento del Campeonato Regional FIA-CODASUR 2024 y sus Anexos)

TRIPULACIÓN A BORDO

La tripulación deberá encontrarse a bordo del vehículo durante todo el transcurso de las pruebas. El abandono, aunque temporario de un miembro de la tripulación, (salvo en las zonas de control), o la admisión, aunque fuera temporaria, de un tercero a bordo (salvo en caso de transporte de un herido), ocasionará la descalificación de la tripulación. En ENLACE se deberá respetar las ordenanzas de tránsito, transitando SIEMPRE con cintos abrochados, bajo pena que podrá llegar hasta la descalificación.

3.5 EVENTOS PROMOCIONALES

Las tripulaciones que se determinen deberán presentarse a las ceremonias de entrega de premios, y otro tipo de eventos relativos a las competencias que establezca el Organizador (Conferencias de prensa, reuniones con Autoridades, etc.), con vestimenta utilizada durante la competencia o uniforme social del equipo que integra, bajo pena de sanciones por el colegio de comisarios.

3.6 PROHIBICIONES

Queda terminantemente prohibido, bajo pena de descalificación:

- a) no obedecer las señales e indicaciones de los Comisarios Deportivos u Oficiales Deportivos.
- b) Cualquier expresión o comportamiento hacia los oficiales de carrera que implique una falta de respeto o sea contraria a las regulaciones de debido comportamiento F.I.A
- c) pintar marcas o similares sobre señales de tránsito, quedando a cargo del infractor el pago de los daños que cause la infracción a esta norma, independientemente de las sanciones que le pudieran ser impuestas por las autoridades de la prueba.

3.7 CONTROL ANTIDOPAJE

Los pilotos y navegantes deberán someterse a los controles antidopaje y de alcoholemia, si así lo dispusieran las autoridades de la competencia.



3.8 TRASLADO DE COMBUSTIBLE

El traslado del mismo hacia y desde la zona de reabastecimiento deberá realizarse en cumplimiento a la normativa Nacional vigente, quedando sujeto a las observaciones y/o sanciones que las Autoridades Nacionales pudieran aplicar.

3.9 VESTIMENTA OBLIGATORIA DURANTE TODO EL RECORRIDO

Será obligatorio el uso durante todo el transcurso de la competencia. El no cumpliendo de este Artículo ameritará las sanciones que las Autoridades de Prueba entiendan pertinentes.

AMBOS TRIPULANTES:

Los mismos deberán encontrarse en homologación vigente hasta el fin de la competencia.

Equipo anti-flama homologado FIA

Ropa interior (incluidas medias) anti-flama y Balaclava anti-flama homologados por FIA

Calzado anti-flama homologado FIA.

3.10 EQUIPAMIENTO OBLIGATORIO DURANTE LAS PRUEBAS ESPECIALES

Los mismos deberán encontrarse en homologación vigente hasta el fin de la competencia

Es obligatorio el uso del siguiente equipamiento durante las pruebas especiales:

AMBOS TRIPULANTES: Casco homologado FIA Apoya Cabeza (Protector Cervical)

Homologados FIA.

PILOTO: Guantes homologados FIA

3.11 REVISACIÓN TÉCNICA PREVIO A LA LARGADA

Los vehículos deberán presentarse a la revisión técnica previa a cada competencia.

Los Comisarios Técnicos revisarán que el vehículo se presente con las medidas de seguridad adecuadas y los precintos que establezca el reglamento técnico con respecto a elementos que deben estar precintados en cada vehículo de acuerdo con su clase. La declaración de los números de precinto en la técnica previa es estricta responsabilidad de la tripulación, la no declaración de un número de precinto será equiparado a que el elemento no portaba precinto técnico.

En cada técnica previa la tripulación deberá especificar que ficha de homologación está utilizando y esta será tomada como declaración a tener en cuenta en la técnica previa final.

3.12 OBSERVACIONES

En el caso que los Comisarios realicen una observación a un vehículo, el Reglamento Particular establecerá el plazo para solucionar la observación. En caso de que la observación no pueda ser solucionada el vehículo no podrá iniciar la competencia.

3.13 DURANTE LA CARRERA

Los vehículos que durante la carrera sufran un accidente serán evaluados por los Comisarios Técnicos quienes informaran al colegio de comisarios deportivos si el mismo cumple las condiciones de seguridad requeridas para continuar en competencia.

3.14 NEGACIÓN DE PARTIDA

Los Comisarios Deportivos o el director de la prueba en acuerdo con los comisarios deportivos podrán negar la partida a una tripulación que no respete las condiciones de equipamiento o de seguridad exigidas.



3.15 DECISIÓN INAPELABLE

Por tratarse de razones de seguridad (art 3.15), la decisión de los Comisarios Deportivos es inapelable y no dará lugar a ningún tipo de reclamación.

ART 4. CARACTERÍSTICAS DE LOS RALLIES

4.1 PROCEDIMIENTO DE LARGADA Y LLEGADA

4.1.2 LARGADA

Las Pruebas Especiales serán largadas por medio de relojes electrónicos de cuenta regresiva en los últimos 30 segundos y en el panel (Display) marcará el "0" y se apagarán las luces rojas, el adelantamiento quedará registrado en la tirilla impresa que recibe la señal de una barrera infrarroja. En caso de tener que usar un procedimiento manual de largada luego de devolver el carné de control a la tripulación, el oficial de largada hará una cuenta regresiva en voz alta: 30" – 15" – 10" y los últimos cinco segundos uno por uno. Cuando hayan transcurrido los últimos cinco segundos, deberá darse la señal de largada.

Las Pruebas Especiales se iniciarán con largada detenida, con el vehículo ubicado sobre la línea de largada y con los dos tripulantes a bordo, con todos los elementos de seguridad y arneses ajustados. En caso de no poder largar, el vehículo deberá trasladarse fuera de la zona de control, sin recibir ayuda externa. Cualquier vehículo que no pueda abandonar la zona dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de largada, será inmediatamente trasladado a un lugar seguro por la Organización, y el mismo será considerado como abandonado.

4.1.3 PENALIZACIÓN POR FALSA LARGADA

De acuerdo con el Reglamento del Campeonato Regional FIA-CODASUR 2024 y sus Anexos.

La penalización por falsa largada tendrá la siguiente escala:

PRIMERA FALTA: 10 SEGUNDOS

SEGUNDA FALTA: 1 MINUTO

TERCERA FALTA: 3 MINUTOS

CUARTA FALTA: A CRITERIO DE LOS COM. DEPORTIVOS

4.1.4 LLEGADA

La hora de llegada será tomada por una barrera infrarroja que transmite la señal a un reloj impresor. Adicionalmente los oficiales de la prueba tomarán la hora de llegada con cronómetros manuales dejando constancia en la planilla de tiempos ambas horas.

4.2 PRUEBAS ESPECIALES (PE)

Las Pruebas Especiales son pruebas de velocidad en caminos cerrados para rally.

4.3 CIRCULACIÓN

Queda absolutamente prohibida en cualquier circunstancia la circulación en sentido contrario a la dirección del rally en las Pruebas Especiales y reconocimientos.

4.4 CÓMPUTO DEL TIEMPO EMPLEADO

El tiempo empleado para la Prueba Especial será calculado con la hora de llegada menos la hora de partida asignada.



4.5 INTERVALO ENTRE VEHÍCULOS

El Director de la Prueba, en conjunto con los Comisarios Deportivos, fijará el intervalo de largada, tomando como referencia 2 minutos entre vehículos para los veinte primeros.

4.6 DISTANCIAS:

EVENTOS CONVENCIONALES

La distancia total de Pruebas Especiales será entre noventa (90) y ciento cuarenta y cinco (145) kilómetros

EVENTOS ESPECIALES

Se podrán realizar un máximo de dos eventos especiales (uno en cada rueda como máximo), los cuales tendrán un máximo de (180) ciento ochenta kilómetros en la distancia de pruebas especiales.

Uno de estos eventos especiales será el coincidente con el campeonato CODASUR de rally.

Dichos eventos especiales otorgaran puntaje y medio tanto en los puntos de la etapa como de la fecha.

4.7 SUPERFICIE

La superficie de las carreras puede ser mixta incluso dentro de una misma prueba especial. En todos los casos el Reglamento Particular especificará el tipo de superficie del rally, los kilómetros de cada tipo y los tipos de superficie de cada Prueba Especial.

4.8 ETAPA

Cada parte competitiva del rally estará conformada por Etapas, separadas por un reagrupamiento (Parque Cerrado) por la noche. Cada Etapa estará dividida en Secciones. Si se organizan Pruebas Súper Especiales la noche anterior a la Etapa 1, serán consideradas como Sección 1 de la Etapa 1.

4.9 PRUEBA SÚPER ESPECIAL (PSE)

La realización de una Prueba Especial con características de Súper Especial es optativa por parte del organizador, cuya reglamentación específica figurará en el Reglamento Particular de cada evento.

El orden de largada puede ser dispuesto a discreción de los organizadores, pero el procedimiento debe ser detallado en el Reglamento Particular.

La distancia de pruebas súper especiales no será considerada en el mínimo /máximo de la competencia.

4.9.1 USO DE BANDERAS EN PRUEBA SÚPER ESPECIAL (PSE)

El uso de la bandera amarilla indicando precaución es aplicable en una prueba de Súper Especial en la que participen uno o más de un auto por vez y recorriendo el mismo trazado o no, y puede ser mostrada en cualquier lugar del recorrido. Si la bandera amarilla es mostrada, el Piloto debe inmediatamente reducir significativamente la velocidad.

El uso de Bandera Roja (bandera roja el procedimiento debe ser pasar a marcha de enlace, por la inminente circulación de vehículos de rescate, alistándose a detener la marcha para brindar el paso de dichos vehículos de emergencia.



4.9.2 BANDERA AMARILLA EN PRUEBA SÚPER ESPECIAL (PSE)

El director de la prueba podrá disponer que la tripulación a la que se le mostró la bandera amarilla dispute nuevamente la prueba en cuestión. Sin embargo, si las circunstancias no lo permiten, el director propondrá a los Comisarios Deportivos asignarle un tiempo a la tripulación. En caso de que la tripulación sea total o parcialmente responsable de la necesidad de uso de la bandera amarilla, no podrá ser beneficiada con esa concesión.

4.9.3 NO COMPLETAR RECORRIDO DE PRUEBA SÚPER ESPECIAL (PSE)

Si una tripulación no puede completar el recorrido de una prueba Súper Especial, su auto será retirado por los organizadores y trasladado al control de salida (STOP) de la prueba súper especial o a un Parque de Asistencia o Parque Cerrado, según lo estipulado en el Reglamento Particular de la prueba. En ese caso se le asignará un tiempo, el procedimiento de asignación de tiempo deberá estar especificado en el Reglamento Particular.

4.9.4 TIEMPO MÁXIMO EN PRUEBA SÚPER ESPECIAL (PSE)

El Reglamento Particular deberá especificar si se aplica un tiempo máximo.

4.9.5 RÉGIMEN DE PRUEBA SÚPER ESPECIAL

Un vehículo que se presente al CH de largada de una prueba SE será considerado dentro del régimen de Súper Especial, excepto que el Reglamento Particular disponga lo contrario.

ART 5. SEGUROS

5.1 EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A LOS PARTICIPANTES

5.1.1 DE LOS PARTICIPANTES

Al inscribirse en una competencia, los participantes declaran conocer los riesgos inherentes al deporte e intervienen bajo su responsabilidad y eximen de responsabilidad al organizador, a las autoridades que figuren en el reglamento particular y a la entidad fiscalizadora. El organizador no asume ningún tipo de responsabilidad por daños y/o accidentes que los competidores pudieran sufrir u ocasionar a terceros o a sus bienes durante el desarrollo de la competencia.

5.2 SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CONTRA TERCEROS

5.2.1 MONTO ASEGURADO

Los derechos de inscripción comprenden la prima de seguro que garantiza la responsabilidad civil del piloto y del concurrente respecto a terceros (siempre y cuando el tercero no sea otro piloto o concurrente, o indicado como integrante de la organización, hasta un valor global de U\$S 500.000. (dólares americanos quinientos mil).

5.2.2 VIGENCIA

El seguro tendrá vigencia desde el momento de la largada del primer control horario (CH 0) y hasta el ingreso a Parque Cerrado final del evento. En caso de abandono o descalificación, la cobertura se extinguirá automáticamente en ese momento.



5.2.3 VEHÍCULOS DE RECONOCIMIENTO/DE AUXILIO

Los vehículos de reconocimiento y asistencia (de Auxilio), aun siendo portadores de placas específicas emitidas por el organizador, no pueden en ningún caso ser considerados como participando oficialmente de las pruebas. Por consiguiente, no se encuentran cubiertos por seguro alguno, siendo todo daño causado de exclusiva responsabilidad del propietario.

5.2.4 RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTES CAUSADOS POR OTROS COMPETIDORES

El Organizador y el Comité de Organización no se hacen responsables, sea cual fuere el caso, de cualquier accidente que pudiera ocurrir o pudiese ser causado por cualquier competidor y/o vehículo de competición participante durante todo el desarrollo del Campeonato.

5.2.5 DEDUCIBLE

En el caso de que sea necesaria la utilización del seguro, los costos del deducible serán de responsabilidad del concurrente y/o piloto.

5.2.6 ROTURAS POR FUERA DE RUTA

Serán de cargo del concurrente y/o piloto las roturas y daños a terceros, realizados por despistes, por un monto hasta el importe del deducible de la póliza. Será obligación de los mismos subsanar dichos costos por roturas antes de los 30 días calendario.

ART 6. NUMERACIÓN

6.1 ASIGNACIÓN DE NÚMEROS

Se asignará previo a la primera fecha la numeración de los pilotos, la misma se realizará en base a la nómina primaria de inscriptos. El criterio que se utilizará será por categorías en orden creciente siendo el numero 1 el campeón 2023 del absoluto.

6.2 ORDEN DE LARGADA

El orden de largada de todas las fechas quedará a criterio del Director de la Prueba, actuando en conjunto con el Colegio de Comisarios Deportivos. No obstante, y para la primera Fecha del Campeonato Nacional 2024, se priorizará la posición final de cada tripulación en el Campeonato Nacional 2023 y en las siguientes Fechas, de acuerdo con las posiciones de cada tripulación en el Campeonato Nacional 2024.



ART 7. PUBLICIDADES

7.1 ESPACIO RESERVADO PARA EL ORGANIZADOR

Las puertas delanteras (en los casos de coupé, las dos puertas) deberán dejar espacio libre para la publicidad obligatoria del organizador. Las mismas tendrán las inscripciones requeridas en el presente Reglamento y las especificadas en el Reglamento Particular de la prueba.

Las ventanas laterales posteriores deberán reservarse para la identificación del vehículo.

La primera letra del nombre y el apellido de Piloto y Copiloto, seguido por la bandera nacional del país del ADN que ha emitido su licencia deberán aparecer en la ventana lateral trasera a ambos lados los vehículos, junto al número. Los nombres deben ser:

- En blanco Helvética
- En mayúscula para la inicial del nombre y la primera letra del apellido con el resto en minúscula.
- 6cm. De alto (letras mayúsculas) y con una anchura de trazo de 1 cm.
El nombre del Piloto será el nombre superior en ambos lados del vehículo.

7.2 PARAGOLPES FRONTAL

Los vehículos de todas las clases deberán reservar las esquinas del paragolpes frontal para la ubicación de los distintivos de la marca de neumáticos oficiales.

7.3 FAJA FRONTAL

El competidor deberá dejar libre en su vehículo una franja de 15 cm. de altura donde comienza el techo por encima del parabrisas, para colocación de publicidad oficial.

7.4 FAJA TRASERA

El competidor deberá dejar libre en su vehículo una franja de 15 cm. de altura donde comienza el techo por encima del vidrio trasero, para colocación de publicidad oficial.

7.5 MODIFICACIONES

El Reglamento Particular de cada fecha podrá determinar una disminución de la superficie reservada especificando las nuevas dimensiones a dejar reservadas.

7.6 REPOSICIÓN DE MATERIALES DE IDENTIFICACIÓN

Los materiales se entregarán en la Administrativa Previa de la primera fecha. Posteriormente, el juego de reposición tendrá un costo de USD 30.

7.7 PLACAS DE IDENTIFICACIÓN DEL RALLY

El organizador podrá entregar a cada tripulación, dos placas de identificación del Rally. Estas deberán ser colocadas en los lugares indicados en los reglamentos particulares y su uso será obligatorio durante todo el desarrollo del Rally.

7.8 PUBLICIDAD OFICIAL

Las publicidades establecidas por los organizadores son de carácter obligatorio, no pudiendo los participantes rechazar esta publicidad. La ubicación en el vehículo de la publicidad, así como los números de competición, no podrán ser modificados ni recortados por el concursante, bajo pena que puede llegar hasta la descalificación.



7.9 PUBLICIDAD PARTICULAR

Está permitido a las tripulaciones colocar libremente toda publicidad sobre su vehículo siempre que:

- a) Se encuentre autorizada por las leyes y/o reglamentos vigentes por F.I.A., CODASUR, la A.D.N. o el presente Reglamento.
- b) Que no tengan el propósito de ser ofensivas.
- c) Que no sean de origen político o religioso.
- d) Respeta las normas sobre números de competición. -
- e) Que no impida la visión de la tripulación a través del parabrisas, luneta trasera y ventanillas delanteras; no obstante, una faja de 10 cm. de alto podrá ser fijada en la parte superior del parabrisas y una faja de 8 cm. de alto podrá ser fijada en la luneta trasera, con inscripciones que cumplan con las prescripciones precedentes.

ART 8. SUJECIÓN A LOS REGLAMENTOS DE TRÁNSITO

8.1 NORMATIVA VIGENTE

Los vehículos deberán cumplir en todo momento con la normativa vigente de tránsito.

ART 9. PRECINTADO Y VERIFICACIÓN

9.1 PRECINTOS

Podrán colocarse precintos o marcas de identificación sobre cualquier elemento del vehículo que se considere necesario identificar en cualquier momento del Rally.

9.2 VERIFICACIÓN

Los Comisarios técnicos de la Prueba podrán proceder a su verificación en cualquier circunstancia.

En caso de que estas marcas o precintos hayan sido colocadas en el vehículo, corresponde a la tripulación del mismo, bajo su exclusiva responsabilidad, velar por la protección hasta el final de la prueba.

Siendo de responsabilidad de la tripulación el faltante /rotura o no declaración del número del mismo en su pasaporte (art 3.12), pudiendo llegar a ser sancionados por el colegio de comisarios deportivos con penas que pueden llegar a la descalificación.

9.3 ADULTERACIÓN DE PRECINTOS

Todo fraude comprobado, en forma especial de presentar como intactas las marcas o precintos de identificación retocadas, ocasionará la puesta fuera de carrera de la tripulación, así como de toda otra persona que haya estado involucrada en la realización de dicha infracción. Dicho comportamiento será reportado a los Comisarios Deportivos quienes podrán solicitar sanciones adicionales a la FADU.



ART 10. PARQUES CERRADOS, PODIO y/o EVENTOS PROMOCIONALES

El Reglamento Particular de cada Prueba establecerá fecha, lugar y hora de apertura y cierre de los distintos parques; sin perjuicio de las resoluciones que en la materia adopten los Comisarios Deportivos, el Director de la Prueba y los Comisarios de Parques Cerrados.

La largada Promocional deberá ser efectuada con la vestimenta a utilizar durante la competencia, excepto el casco, guantes y ropa ignífuga, o podrá sustituirse por uniforme social del equipo que integra. En caso de no cumplir con este punto los Comisarios Deportivos podrán aplicar una penalización según el Artículo 16.14 del presente Reglamento.

LA PRESENTACIÓN DE LA TRIPULACIÓN EN EL PODIO ES OBLIGATORIA.

LA NO PRESENCIA EN EL PODIO DE PREMIACIÓN, generará una sanción de USD 300 (dólares americanos: trecientos) por tripulante.

La tripulación deberá lucir una vestimenta acorde: mameluco y botitas o sustituirse ambas por un uniforme social del equipo que integran. La no observancia de esta disposición generará las sanciones que las Autoridades de Prueba entiendan pertinentes.

El Reglamento Particular de la Prueba podrá establecer actividades promocionales de carácter obligatorio y establecerá las penalizaciones para el caso que una tripulación no cumpla lo estipulado. Solamente podrán estar en el vehículo piloto y copiloto inscriptos al pasar por la Rampa, en caso de la no presentación sufrirán una multa económica de \$ 2.500 (pesos uruguayos: dos mil quinientos) por participante, y \$ 5.000 (pesos uruguayos: cinco mil) por el vehículo.

ART 11. RECONOCIMIENTOS Y ENTRENAMIENTOS

11.1 APLICACIÓN DEL REGLAMENTO FIA – CODASUR

Será de aplicación lo establecido en el Reglamento del Campeonato Regional FIA-CODASUR 2024

11.2 FORMA DE EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS

Será expresado en el Reglamento Particular de cada fecha la forma y los días que se autorizarán a realizar los Reconocimientos.

11.2.1 RECONOCIMIENTOS

Las tripulaciones participantes deberán informar a través del Grupo de WhatsApp oficial correspondiente a cada Fecha, la placa de identificación del vehículo a utilizar. El vehículo deberá estar provisto del sistema de identificación/seguimiento (GPS) suministrado por el Organizador (Ver RPP de cada Fecha), el uso del mismo es de carácter obligatorio.

11.3 PROHIBICIONES

Queda expresamente prohibido bajo pena de descalificación, efectuar reconocimientos o entrenamientos con vehículos de competición por los caminos de la prueba; bastando para la aplicación de la sanción, la constatación por parte de alguno de los Oficiales de la Prueba que se ha cometido la infracción. La pena será pronunciada por los Comisarios Deportivos.



11.4 ENTRENAMIENTOS

Las sesiones de entrenamiento deberán realizarse en caminos distintos a los que transitará cada competencia y será responsabilidad de cada tripulación el conveniente cierre de los tramos, así como la adopción de todas las medidas de seguridad pertinentes.

En caso de que la competencia tenga programada la realización de un Shakedown, se encuentra terminantemente prohibido cerrar un camino para entrenamiento dentro de los días enmarcados en el cronograma del meeting

11.5 CONTROL POR LA SEGURIDAD VIAL

11.5.1 LAS VELOCIDADES MÁXIMAS ADMITIDAS SERÁN LAS SIGUIENTES:

Rutas Nacionales: Lo establecido por la Dirección Nacional de Tránsito
Caminos fuera de Zonas Urbanas y Suburbanas: 75 kms/h salvo en aquellos lugares donde específicamente se marca una velocidad por medio de señalizaciones viales.
Zonas Urbanas y Suburbanas: 45 kms/h salvo en aquellos lugares donde específicamente se marca una velocidad por medio de señalizaciones viales.

11.5.2 COMPETENCIA

Todo vehículo de competición deberá tener conectado y en funcionamiento permanente durante todo el transcurso de la competencia un dispositivo de rastreador satelital (GPS).

11.6 FALTAS

La reiteración de una falta en la misma o diferentes fechas del campeonato ameritará el tratamiento de la misma por la Comisión Directiva quienes podrán imponer sanciones según las descritas en el Artículo 16.14 del presente Reglamento. - Esta es una sanción Institucional fuera del ámbito de la competencia.

ART 12. NEUMÁTICOS

12.1 NEUMÁTICOS ADMITIDOS

El reglamento Técnico Mecánico definirá para cada clase las características de los neumáticos habilitados, así como la cantidad.

Los participantes del Campeonato Absoluto podrán utilizar cualquiera de los modelos de neumáticos habilitados para el campeonato por clases, así como la cantidad especificada oportunamente por el organizador a través de Anexo al presente Reglamento o en el Reglamento Particular (RPP) de cada competencia.

12.2 SANCIONES

En caso de comprobarse el uso de neumáticos cuya marca, modelo y origen no sean los autorizados, se procederá a aplicar la descalificación de la tripulación en infracción. La pena será pronunciada por los Comisarios Deportivos luego de la disputa de la prueba, y al momento de publicarse los resultados finales.

12.3 ALTERACIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

No se permite ninguna alteración de los neumáticos ya sea por tratamiento físico o químico.



12.4 FECHAS COMPARTIDAS CON OTROS CAMPEONATOS

En el caso de las fechas del Campeonato Nacional que sean compartidas con una fecha de un Campeonato Internacional, el Reglamento Particular de la Prueba establecerá las características y cantidades de los neumáticos a utilizar.

12.5 MARCA Y MODELO

Se establece como marca oficial del campeonato nacional de rally 2024 MRF TYRES, los modelos correspondientes para cada categoría estarán establecidos en el reglamento técnico

ART 13. CÁMARAS A BORDO

Será obligatorio el uso de cámaras a bordo, durante los días de carrera la misma deberá estar ubicada entre las dos butacas en línea perpendicular al parabrisas delantero con buena visión a través del mismo, quedando visibles las manos del piloto y el sistema de geolocalización.

Las mismas deberán estar a disposición de los Comisarios Deportivos y/o director de la prueba, en caso de que sean solicitadas por los mismos.

En caso de ser solicitadas y no contar con la filmación de las mismas será pasible de una sanción a criterio de los mismos, pudiendo llegar hasta la descalificación.

Las imágenes de las cámaras a bordo, de cada uno de los coches participantes, estarán a disposición de los Comisarios Deportivos durante el transcurso de la competencia, hasta que la misma se cierre de forma oficial. La tripulación será responsable de contar con el número de tarjetas necesario, con capacidad de memoria necesaria, para cubrir todas las pruebas especiales, como mínimo, desde el ingreso al CH de cada Prueba Especial.

Las tarjetas de memoria serán solicitadas en el transcurso del evento, y será responsabilidad de la Tripulación tener una tarjeta sustituta al momento de ser solicitada. Las imágenes deben ser "en crudo", quedando prohibida toda edición, no permitiéndose otra manipulación que no sea la necesaria para la extracción de la tarjeta.

Un miembro del Club Uruguayo de Rally, oficialmente designado mediante Comunicado, pasará a levantar la, o las tarjetas, por él, o los equipos, en el momento que los Comisarios Deportivos actuantes lo entiendan necesario.



ART 14. PUNTAJE Y CLASIFICACIONES

14.1 EVENTOS CONVENCIONALES

PUNTAJE POR ETAPA

1o.	2o.	3o.	4o.	5o.	6o.	7o.	8o.
12 pts	9 pts	7 pts	5 pts	4 pts	3 pts	2 pts	1 pt

PUNTAJE POR FECHA

En cada fecha a los ocho primeros Pilotos y Navegantes de la Clasificación

1o.	2o.	3o.	4o.	5o.	6o.	7o.	8o.
25 pts	18 pts	15 pts	12 pts	10 pts	8 pts	6 pts	4 pts

14.2 EVENTOS ESPECIALES

PUNTAJE POR ETAPA

1o.	2o.	3o.	4o.	5o.	6o.	7o.	8o.
18 pts	13.5 pts	11.5 pts	7.5 pts	6 pts	4.5 pts	3 pts	1.5 pts

PUNTAJE POR FECHA

1o.	2o.	3o.	4o.	5o.	6o.	7o.	8o.
37.5 pts	27 pts	22.5 pts	18 pts	15 pts	12 pts	9 pts	6 pts

11.7 PUNTAJE PARA POWER STAGE (PS)

En cada fecha, al primer clasificado Piloto y Navegante de la Clasificación General y de cada Clase se les asignará el siguiente puntaje

PUNTAJE	3 pts
----------------	--------------



11.8 PUNTAJE REDUCIDO

En caso de que una fecha no pueda completarse en forma total la asignación de puntos se realizará de la siguiente forma:

- Total del puntaje si más del 50% de la distancia total de pruebas especiales fue corrida.
- Mitad del puntaje en el caso que entre 25% y 50% de la distancia total de pruebas especiales fue corrida.
- No se asignará puntaje en caso de que menos del 25% de la distancia total de pruebas especiales fue corrida.

Esta disposición se aplicará a los puntos de la fecha.

A los efectos de la clasificación serán tomadas en cuenta el tiempo de la prueba más las penalizaciones correspondientes al sector, incluyendo por ejemplo las de falsas largadas.

PUNTAJE REDUCIDO POR ETAPA.

Aplica el mismo criterio en porcentajes que el Puntaje Reducido por Fecha. Podrán obtener los puntos por Power Stage todas las tripulaciones que participen de las pruebas especiales designadas.

Los puntos obtenidos en el Power Stage son tenidos en cuenta para la puntuación del Campeonato Nacional. Si por cualquier razón la prueba Power Stage es cancelada sin que hayan participado todas las tripulaciones, los Comisarios Deportivos podrán determinar que no se otorguen los puntos adicionales.

11.9 PUNTAJE POR PRESENTACIÓN

Por cada fecha que la tripulación efectivamente de inicio a una competencia (ch0), se otorgara un puntaje de 6 puntos por concepto de presentación en la etapa, de la misma forma se otorgara 6 puntos al cumplir el ch de largada de la primera prueba especial de la segunda etapa.

11.10 PUNTAJE POR RUEDA

Al finalizar cada rueda se ordenará en forma decreciente a los participantes y se otorgará el puntaje de cada rueda, el cual será el único que se tendrá en cuenta para la definición del campeonato

1o.	2o.	3o.	4o.	5o.	6o.	7o.	8o.
26 pts	21 pts	18 pts	15 pts	12 pts	9 pts	6 pts	4 pts

ART 15. PREMIOS

15.1 PREMIACIÓN DE LA FECHA

Serán premiados las 3 primeras posiciones de cada Clase.

Es obligatorio presentarse en el podio de premiación en tiempo y forma, los trofeos se entregarán en un único acto y a manos de su titular.

15.2 DEVOLUCIÓN DE PREMIOS EN CASO DE PENALIZACIÓN

En caso de que una tripulación premiada resultare penalizada y como resultado de dicha penalización perdiera el puesto por el que fue premiada, estará obligada a retornar el premio al club antes de la apertura de inscripciones de la Sede siguiente. De no hacerlo, el Club facturará el costo del valor reposición del trofeo, no siendo inscripto en próximas Sede



15.3 PREMIOS POR CAMPEONATO

15.4 CAMPEONATO ABSOLUTO

Se otorgarán trofeos a los Campeones Absolutos, Piloto y Navegante.

15.5 CAMPEONATO POR CLASES

Se otorgarán trofeos a las tres primeras tripulaciones en cada categoría Piloto y Navegante, a excepción de la clase rally open que solo disputara cada fecha sin integrar un campeonato

15.6 Premios a los campeones de la rueda

Se premiara a los campeones de cada clase de la primera y segunda rueda.

15.7 PREMIACIÓN

En la premiación de los campeonatos se entregarán los premios únicamente a manos de su titular.

ART 16. PENALIZACIONES, RECLAMACIONES Y APELACIONES

Las Penalizaciones, Reclamaciones y Apelaciones se registrarán por los Artículos 12, 13 y 15 del CDI. Y por las resoluciones nacionales que apliquen al respecto.

16.1 PUBLICACIÓN

Todas las infracciones serán remitidas a los Comisarios Deportivos en su primera reunión para su deliberación y posible sanción.

Los Comisarios Deportivos considerarán la aplicación de más penalidades bajo el Art. 2.2 y 12.3 del C.D.I. y dependiendo de la gravedad de la ofensa se podrá reportar a los competidores involucrados a la federación por posibles sanciones más severas. En cualquier caso, los Organizadores están obligados a enviar al FADU los nombres de cada competidor, piloto y/o navegante, que haya cometido una infracción, con el propósito de monitorear a los infractores reincidentes.

16.2 VALOR DE CAUCIÓN

CAUCIÓN POR RECLAMACIÓN: U\$S 1100 (dólares americanos: mil cien).

CAUCIÓN POR APELACIÓN: U\$S 2200 (dólares americanos: dos mil).

16.3 VALOR DE CAUCIÓN POR DESMONTAJE

Si la reclamación hace necesario el desmontaje de un vehículo, se exigirá además una fianza de USD 700 (dólares americanos: quinientos) más los gastos ocasionados por los trabajos y el transporte.

16.4 DERECHO A RECLAMACIÓN

El derecho a reclamación corresponde solamente al piloto y/o concurrentes.

16.5 FORMA DE RECLAMACIÓN

La reclamación deberá ser presentada por escrito al Director de la Prueba y acompañada por el importe especificado.

16.6 RECHAZO DE LA RECLAMACIÓN

En caso de que la reclamación fuese rechazada los importes no serán reembolsados.



16.7 CONSTATACIÓN DE UNA RECLAMACIÓN

En caso de que la reclamación fuese constatada los importes serán devueltos al denunciante, y los gastos los soportará el denunciado.

16.8 RECLAMACIÓN SOBRE ELEMENTOS TÉCNICOS

Los reclamos por irregularidades técnicas de un vehículo sólo serán procedentes cuando se especifique concretamente al elemento cuestionado. No se admitirá un reclamo que implique globalmente más de un elemento o el vehículo en su totalidad.

16.9 PLAZO DE RECLAMACIÓN

Serán admitidas reclamaciones por escrito SIN COSTO hasta 30 minutos luego de emitido el clasificador provisional y presentada al Director de la Prueba, este artículo es exclusivo para aquellas reclamaciones de aspecto deportivo, en caso de ser reclamación técnica llevara caución

16.10 DERECHO DE LOS IMPUTADOS

Los imputados tienen derecho de apelación ante entidad fiscalizadora. Para hacer uso de este derecho, el o los apelantes deben dar cumplimiento a las disposiciones vigentes; (Artículos 15.4 del C.D.I.) y disposiciones nacionales vigentes.

16.11 PAGO DE MULTAS

El pago de las multas puede corresponder al Piloto, Navegante o Concurrente; siendo todos solidarios de la responsabilidad del pago de las mismas.

16.12 INCIDENTE

Un "incidente" significa un hecho o una serie de hechos implicando a uno o más Pilotos que sea constatado por los Comisarios Deportivos o llevados a éstos por intermedio del Director de la Prueba, de un Juez de Hechos, por un Oficial Deportivo, o mediante una Reclamación y que, según la opinión de los Comisarios Deportivos haya violado el presente Reglamento, las Disposiciones Generales o el CDI.

Corresponde a los Comisarios Deportivos dictaminar si uno o varios Pilotos involucrados en un incidente deben ser penalizados y podrán imponer a cualquier Piloto implicado en el mismo cualquiera de las penalizaciones previstas en el Reglamento de Campeonato, en las Prescripciones Generales de CODASUR, en las Resoluciones Nacionales del ACU o en el CDI según estimen los Comisarios Deportivos la gravedad del hecho.

SI UN PILOTO ESTÁ IMPLICADO EN UN INCIDENTE NO DEBE DEJAR LA ZONA DE INFLUENCIA DE LA COMPETENCIA SIN LA AUTORIZACION DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS.

En caso de incurrir en el incumplimiento de esta obligación podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos aún sin poder realizar los descargos correspondientes sobre el incidente en que estuviera involucrado.

16.13 INFRACCIONES GRAVES

Las infracciones que por su gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos puedan dar lugar a la aplicación de una sanción de suspensión, facultan al colegio de comisarios deportivos a solicitar al tribunal de penalidades se expida al respecto en cumplimiento a la ordenanza nacional número 13.

16.14 PENALIZACIONES

Las penalizaciones que podrán ser aplicadas son las siguientes, por orden de severidad creciente (Art. 12.4 del C.D.I.)



16.15 PENALIZACIÓN POR RECARGO DE TIEMPO

La penalización Recargo de tiempo significa una penalización expresada en minutos y/o segundos, cada una de estas penalizaciones podrá aplicarse después de tramitado el expediente correspondiente y si se tratase de una de las tres últimas tras convocatoria del interesado para permitirle presentar personalmente su defensa.

16.16 REENGANCHE LUEGO DE ABANDONO EN LA ETAPA 1

Las tripulaciones que hayan hecho abandono de la prueba durante la etapa 1, podrán intervenir en la etapa 2. Par ello deberá haber manifestado su intención de participar mediante nota presentada a la Dirección de la Prueba dentro del horario que establezca el reglamento particular o dentro del formulario que para tal fin brinda la institución.

El automóvil debe ser el mismo que se presentó en la verificación técnica inicial. El automóvil podrá ser reparado a discreción, pero debe ser ingresado al parque de reagrupamiento nocturno, cómo máximo hasta 1 HORA antes de la apertura del mismo para dar inicio a la etapa 2, donde los comisarios técnicos procederán a su verificación y precintado de elementos.

Es responsabilidad del concurrente el traslado del auto desde el lugar del abandono hasta el parque de asistencia.

El procedimiento se encuentra especificado y regulado en el artículo 19.5

ART 17. ASISTENCIA

17.1 BOX EN ASISTENCIA

Cada Equipo deberá tener en su Asistencia un Extintor de polvo seco de 4 kgs. Queda absolutamente prohibido cualquier tipo de foco ígneo bajo pena de descalificación.

17.2 ASISTENCIA PERMITIDA

La asistencia por personas que no sean miembros de la tripulación se encuentra autorizada únicamente en los sitios indicados como Parque Servicios.

17.3 VEHICULOS DE AUXILIO ADMITIDOS EN PARQUE DE SERVICIO

No más de un vehículo de servicio por coche inscripto puede oficiar como auxilio durante el rally. Este vehículo estará claramente identificado por medio de placas emitidas por el organizador. El no acatamiento del pedido de retiro del vehículo sin placa derivará en la descalificación del participante vinculado al mismo. En caso que una tripulación abandone, los vehículos que asisten a esa tripulación pueden asistir a otras tripulaciones.

ART 18. REABASTECIMIENTO

PARA EL REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE, LOS VEHÍCULOS DE COMPETICIÓN DEBERÁN TENER EL EJE TRASERO SOBRE LA ALFOMBRA SERÁ OBLIGATORIO EL CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DEL CAMPEONATO REGIONAL FIA CODASUR 2024



18.2 PROCEDIMIENTO EN LAS RZ

18.2.1 Solamente se permiten las acciones que se producen dentro de las RZ directamente involucradas en el reabastecimiento de vehículos en competencia.

18.2.2 En todas las RZ se aplicará el límite de velocidad de 5 kph.

18.2.3 El personal relevante debe vestir ropa que provea una protección adecuada contra el fuego

18.2.4 El proveedor de combustible o el organizador, cualquiera que fuera responsable de la zona de reabastecimiento, es responsable de proteger el piso con una Alfombra Ambiental que debe estar compuesta de una parte superior absorbente y una parte inferior impermeable.

18.2.5 Las responsabilidades sobre los reabastecimientos son exclusivas del competidor.

18.2.6 Los motores se deberán apagar durante la operación de reabastecimiento.

18.2.7 Se recomienda que la tripulación permanezca fuera del auto durante el reabastecimiento, sin embargo, si permaneciera adentro, sus cinturones de seguridad deberán estar sin sujetar.

18.2.8 Únicamente a efectos de la asistencia en el procedimiento de reabastecimiento de su auto, los dos miembros del equipo de cada tripulación pueden acceder a la RZ.

18.2.9 Un auto puede ser empujado fuera del RZ por la tripulación dos miembros del equipo y/o oficiales sin incurrir en una penalización.

ART 19. OBLIGACIONES

19.1 MODIFICACIONES A LA PUBLICIDAD OFICIAL

Queda expresamente prohibido, bajo pena de desclasificación, recortar la publicidad obligatoria del Organizador, ni aun cuando sea colocada en lugar del vehículo como lo indica el Artículo 7. del Reglamento General Campeonato Nacional de Rally 2024.



19.2 PLACAS DE MATRÍCULA

Todos los automóviles deberán llevar los números y/o letras de matrícula delantera y/o trasera en lugar visible y reglamentario, de acuerdo con la Ordenanza Nacional de Tránsito.



19.2.1 IDENTIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN

Los nombres del piloto y del navegante, podrán estamparse junto con la bandera de su país de origen, en los vidrios laterales traseros de los vehículos de acuerdo con el Art. 7. del Reglamento Nacional de Rally 2023.

19.3 FICHAS DE HOMOLOGACIÓN

Todo modelo de vehículo homologado por la FIA, CODASUR, ADN será objeto de una ficha descriptiva llamada ficha de homologación, en la que estarán todas las características que permiten identificar a dicho modelo. Esta ficha define la serie tal y como lo indica el fabricante.

Según el grupo en el que el participante compita, los límites de las modificaciones autorizadas en competiciones internacionales con relación a esta serie, están indicadas en el ANEXO J.

La presentación de las fichas en las verificaciones y/o antes de la salida, podrá ser exigida por los organizadores que están en el derecho de rehusar la participación del concursante en caso de no presentación. En lo que se refiere a vehículos de Producción (GRUPO N), además de la ficha específica para este grupo, debe presentarse igualmente la ficha de vehículos de turismo (GRUPO A).

En el caso de que durante la comparación de un modelo de vehículo con su ficha de homologación apareciera cualquier duda, los Comisarios Técnicos deberán recurrir al manual de entrenamiento editado para el uso de los concesionarios de la marca, o bien, el catálogo general en el que aparece el listado de piezas de recambio. En caso de que esta documentación no fuera suficientemente precisa, será posible efectuar verificaciones directas por comparación con una pieza idéntica, disponible en un concesionario.

Es deber del concursante, proveerse de la ficha de homologación de su vehículo en su ADN y/o Club Uruguayo de Rally.

19.4 GPS – RECONOCIMIENTOS, PRUEBAS ESPECIALES Y ENLACES

Es obligatorio el uso del sistema geolocalizador tanto en los reconocimientos como durante el desarrollo de cada etapa del rally.

Es responsabilidad de la tripulación entregar el equipo al finalizar su participación en la competencia, en caso de no realizarlo deberán abonar el valor reposición que este establecido en el reglamento particular

19.5 REINGRESOS PARA ETAPA 2

Los vehículos podrán reingresar a la ETAPA 2 de la competencia Solamente si:

a) Se han retirado de la prueba por haber excedido los tiempos máximos permitidos o que hayan reportado inconvenientes mecánicos u otros a la Dirección de Carrera. A criterio de los Comisarios Deportivos, aquellos participantes que por diversos motivos hayan sido descalificados de la primera etapa, podrán hacer uso de la opción de reenganche únicamente enmarcados como "Invitados", en forma promocional, la cual no llevará premiación ni suma de tiempos por la carrera ni la etapa., con anuencia del colegio de comisarios deportivos

b) utilizan el formulario de reenganche

c) Cualquier auto que no termine una etapa de acuerdo con lo anteriormente dicho podrá ser reparado a discreción del concursante. Sin embargo, el auto deberá reportarse al reagrupamiento nocturno previo a la próxima etapa, no más de una hora antes de la largada programada para el primer auto.

El vehículo y el block motor deben ser los mismos con que se presentó en el CH0.

Esta participación les permite a las tripulaciones obtener puntaje, dentro del asignado para la Etapa 2, para sus respectivos campeonatos.



ART. 20 DEFINICIONES

Para la exacta interpretación de este texto serán admitidas las palabras:

a) **CONCURRENTE**: utilizada para las personas físicas o jurídicas inscriptas en una competencia.

b) **TRIPULACIÓN**: ya sea primer o segundo conductor.

El primer conductor asume la responsabilidad del Concurrente cuando éste último no está a bordo del auto, o en su ausencia.

ART. 21 APLICACIÓN Y MODIFICACIONES A LOS REGLAMENTOS

21.1 ENCARGADOS DE APLICACIÓN

Los Directores de la Prueba serán los encargados de la aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones, durante el desarrollo de las pruebas.

21.2 CASOS NO PREVISTOS

Los Comisarios Deportivos están facultados para tomar una decisión en todo caso no previsto por el presente Reglamento, (Art. 11.9 del C.D.I.).

21.3 COMUNICACIÓN

Todas las eventuales modificaciones o anexos reglamentarios serán anunciados por medio de boletines fechados y numerados, que formarán parte del presente Reglamento. Dichos boletines serán exhibidos en la Secretaría de la Prueba antes y durante el transcurso de las mismas, igualmente serán comunicados en forma directa a los participantes mediante el Grupo Oficial de WhatsApp y el Tablero Digital de Información de la Página Web Oficial (www.cur.com.uy), y estos deberán acusar recibo mediante firma, salvo en caso de imposibilidad material durante el desarrollo de las Pruebas.

21.4 RECLAMOS

Todo reclamo sobre la aplicación y/o interpretación del presente Reglamento será comunicado al Colegio de Comisarios Deportivos que tienen el exclusivo poder de decisión (Art. 11.9 del C.D.I.).

ART. 22 LIMITACIONES A LOS PARTICIPANTES

Se establece que la categoría rc1600 es una categoría promocional, por lo tanto, no se admitirá la participación de ningún piloto en la misma que haya obtenido el título de campeón nacional en una categoría superior.

De la misma forma se establece como limitante que el campeón de la temporada 2024 solo podrá defender el título por una temporada más, debiendo migrar a una categoría superior luego



ANEXO 1

Reglamento Deportivo y Técnico Rally Regularidad Súper Sport (RRSS) Año 2024

REGLAMENTACIONES

El Campeonato se disputará de conformidad al Código Deportivo Internacional de la Federación Internacional del Automóvil (FIA) y sus anexos; el Reglamento del Campeonato Codasur 2024, las Resoluciones Nacionales del ACU, el presente Reglamento (y sus Anexos o Boletines); los Reglamentos Particulares de cada una de las Fechas con sus correspondientes Anexos; las ordenanzas de tránsito de la República Oriental del Uruguay y a las normas de tránsito de las respectivas zonas, ciudades y poblados por las que atraviese el recorrido de las competencias. A excepción de los artículos siguientes, todos los restantes aspectos de la categoría serán comprendidos por el reglamento general de rally 2024 y reglamento regional de rally.

DEFINICIÓN

Campeonato: Campeonato Nacional de Rally Regularidad Super Sport (RRSS)

Organizador: Club Uruguayo de Rally (CUR)

Entidad Fiscalizadora: Federación de Automovilismo Deportivo Uruguayo (FADU)

Vigencia: Hasta el 31 de diciembre de 2024

ART 1.1 Pruebas Especiales cronometradas. Se compartirá el número de Pruebas Especiales (PE) con los vehículos del Campeonato Nacional de Rally (CNR), como mínimo deberán realizarse 2 tramos diferentes, excepto razones de fuerza mayor.

ART 2.1 Para ser aceptada la inscripción, además del pago del derecho, en caso que corresponda, el Participante deberá presentar la licencia de Regularidad emitida por la FADU y completar el formulario de inscripción. Los pilotos deberán presentar licencia de conducir válida y vigente cada vez que el organizador o las autoridades de prueba lo requieran.

ART 3.1 Vehículos de calle hasta el año 2001.

- a) Grupos 1, 2, 3 y 4 de la FIA homologados hasta 1990.
- b) Grupos A, N, Kit Car, F2 de la FIA homologados hasta 2001.
- c) Vehículos que hayan competidos en los campeonatos CODASUR y NACIONAL de rally, homologados hasta 2001.
- d) Todos aquellos vehículos que por su interés deportivo, puedan ser considerados apropiados por el CUR. Únicamente a los efectos de determinar el handicap y/o la velocidad que cada vehículo debe transitar las PE, se establecen dos clases diferentes:
 - a) Clase 1: Vehículos presentados y homologados en el mercado mundial desde el 01/01/1980 hasta el 31/12/2001, ampliándose año a año uno más.
 - b) Clase 2: Vehículos presentados y homologados en el mercado mundial previo al 31/12/1979.



ART 4.1 La longitud de los Pruebas Especiales de regularidad debe ser exacta, con precisión al metro. Deberá ser medida circulando por el carril derecho del recorrido, en la medida de lo posible, o por la trazada ideal (trillo) si es de tierra, indicando el criterio utilizado para determinarla.

ART 4.2 Los Controles serán por GPS o por sistema de celdas infrarrojas.

ART 5.1 El CUR facilitará con antelación a los participantes el lugar y longitud exacta (al metro) de un "Tramo de Calibración" de longitud entre 5 y 8 kilómetros, que tendrá un piso similar al de la competencia. La medición de este tramo deberá haber sido hecha con el mismo aparato calibrado, que haya servido para la realización del Libro de Ruta Oficial. La salida y la llegada del tramo deberán estar situadas en zonas que no pongan en peligro la circulación por carretera de los demás vehículos.

ART 5.2 El tramo de calibración no podrá iniciarse a una distancia mayor a 20 km. del inicio del primer P.E.

ART 6.1 Los equipos inscritos en cada competencia puntuable para este Campeonato deberán superar una verificación administrativa y otra técnica previa a la salida de la carrera, cuyo horario y lugar se indicará en el reglamento particular.

ART 6.2 Los Comisarios Técnicos realizarán la verificación técnica, que afectará a las medidas de seguridad, neumáticos, en las condiciones del Reglamento Técnico del Campeonato.

ART 6.3 Los Comisarios Técnicos y Deportivos pueden verificar cualquier vehículo en cualquier momento de la competición.

ART 6.4 A la terminación del rally, los vehículos quedarán en régimen de "Parque Cerrado" a expensas de posibles reclamaciones o verificaciones de oficio.

ART 6.5 En el caso de que un participante se negará a ser verificado en cualquier momento de la competición, este será descalificado de la misma.

ART 7.1 Es obligatorio el uso del sistema SIRIUS utilizado y suministrado en el Campeonato Uruguayo de Rally (CUR), COMO ELEMENTO DE SEGURIDAD en los reconocimientos y durante la competencia.-

ART 8.1 En caso de celebrarse, los vehículos inscritos deberán tomar parte en la ceremonia de salida, sujetos al reglamento general de rally.

ART 9.1 El primer auto de RRSS partirá un minuto después del último coche inscripto en el CNR, o a criterio del Director de la Prueba. Los vehículos participantes largaran las PE con un intervalo de un minuto.



ART 9.2 El último participante del RRSS irá seguido del coche de cierre (bandera).

ART 10.1 El CUR dispondrá un Parque de Asistencia para los automóviles inscritos, siendo los participantes responsables de las infracciones cometidas por su entorno.

ART 11.1 Los reconocimientos de las P.E. no podrán hacerse con los autos de carrera y deben respetarse las velocidades de circulación indicadas en el Reglamento Nacional de Tránsito. Reconocimiento: en caso de hacerse con auto de competencia el mismo deberá tener lacrado los sistemas de medición y en su defecto utilizar un auto de calle el mismo no poseerá mayor equipo de medición que el odómetro de fábrica.

ART 12.1 A criterio exclusivo del Director de la Prueba, se establecerán las velocidades para cada PE:

Clase 1 y 2 Entre 12 y 15 % menor que el promedio histórico aproximado o el esperado para ese tramo, de la Categoría de Velocidad RC 1600.

ART 12.2 El orden de largada será:
Por ranquin del campeonato 2023 en la primera fecha, luego por orden del campeonato 2024

ART 12.3 Las velocidades serán comunicadas en el Parque de asistencia a la largada y antes del reagrupamiento en los siguientes rulos.-

ART 12.4 Cada tramo (P.E.) podrá tener hasta 3 cambios de velocidad indicadas en Km/h.

ART 13.1 El adelanto, superior al diez por ciento (10%) del tiempo ideal del tramo, implicará -en la primera y la segunda ocasión- 200 segundos de penalización, y en la tercera, la descalificación de la competencia.

ART 13.2 Todos los controles serán secretos, exceptuando el control final de llegada, el cual puede ser o no, contabilizado para la prueba.

ART 13.3 El sistema de control, podrá ser el que el CUR considere conveniente, aceptándose: Control por GPS, haz de luz, manual, gomita, etc

ART 13.4 En el caso de que un vehículo no dejará constancia de su paso por un control intermedio, pero sí en el anterior o posterior a éste, se le aplicará como penalización en el control no marcado, la media aritmética de las penalizaciones obtenidas en los controles anterior y posterior. En el caso de que lo anterior le ocurriese a un determinado número de vehículos -a determinar por los Comisarios Deportivos-, estos podrían optar por imponer a todos los afectados la penalización previamente indicada o proceder a la anulación de ese control para todos los participantes.



ART 13.5 EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE GPS EN EL VEHICULO DE COMPETICIÓN ES RESPONSABILIDAD EXCLUSIVA DEL COMPETIDOR, EN CASO DE NO TENER REGISTROS SE PENALIZARA CON 60 SEGUNDOS POR CADA CONTROL QUE NO LOS TENGA.-

ART 13.6 La pérdida o rotura del GPS de Control tendrá un costo de U\$D 200 (doscientos dolares americanos). En caso que la avería se pueda reparar, la tripulación se hará cargo del costo de la misma.-

ART 14.1.1 La penalización que le corresponde a un participante a su paso por los controles secretos se determinará según la diferencia real entre la hora que le correspondía pasar y la que verdaderamente pasó frente a los mismos, expresándola en segundos, CON UN MAXIMO DE 60 SEGUNDOS.

ART 14.1.2 HANDICAP

Los Vehiculos Clase 2 tendrán una bonificación del 5 % sobre la penalización registrada en los tramos y los vehiculos Clase 1 posteriores al año 2000 tendrán un recargo del 20 % sobre la penalización registrada. En caso que su resultado sea fraccionado, se tomará únicamente el valor entero, descartándose la fracción. Este handicap NO aplica en las sanciones administrativas. Este handicap se aplicará únicamente en las fechas que tengan las mismas velocidades para todas las categorías .-

ART 14.2 Se aplicará un segundo, por segundo de diferencia sobre el tiempo marcado por la organización en cada control, hasta un máximo de 60 segundos (secreto o anunciado) de una competición cronometrada de RRSS.

ART 14.3 Se aplicarán 200 segundos por adelanto (1a y 2a vez) superior al 10% sobre el tiempo ideal en un punto de control intermedio. La tercera infracción determina la descalificación del competidor de la competencia.

ART 15.1 Las medidas de Seguridad de la competencia, serán las mismas que aplican en el C.N.R. Medidas de seguridad para los vehículos.

ART 16.1 Los vehículos deberán estar equipados con un extintor manual 2 Kg, debidamente anclado dentro del habitáculo, será obligatorio el certificado de carga (fecha de carga y vencimiento).

ART 16.2 Los cinturones de seguridad (arnés) son obligatorios para todos los vehículos, en conformidad a las normas FIA, con una extensión en su vigencia de homologación de hasta 5 años y en buen estado de conservación a juicio de la Comisión Técnica del CUR.

ART 16.3 Es obligatoria la instalación de un cortacorriente de seguridad pudiéndose accionar desde dentro y/o fuera del habitáculo, estando identificado con el triángulo correspondiente, según norma FIA.



ART 16.4 Es obligatoria la instalación de una estructura de seguridad. La misma deberá ser como mínimo con seis (6) puntos de anclaje a la carrocería /chasis, siguiendo uno de los modelos de los dibujos del Anexo "J" de la FIA.

ART 16.5 Es obligatoria la instalación de asientos de competición en buen estado de conservación a juicio de la Comisión Técnica del CUR. Con no más de 5 años de vencidos.

ART 16.6 Todos los vehículos deben contar con las medidas de seguridad que exige el Reglamento Nacional de Circulación Vial vigente (triángulos de señalización, chalecos reflectantes, etc. .

ART 16.7 Sistema de iluminación. Como medida excepcional, y atendiendo a la mejora en la seguridad de los participantes en tramos nocturnos, se podrán instalar luces de xenón, o de cualquier otra tecnología en los faros auxiliares, siempre que estos mantengan la estética de los faros de la época. En los grupos ópticos de origen del vehículo no se autorizará ningún cambio en la tecnología lumínica.

ART 16.8 Es obligatorio la colocación de barreros en los 4 pasaruedas.
Medidas de seguridad para los participantes

ART 16.9 Es obligatorio el uso de Casco y Hans (FHR) con homologación FIA para Piloto y Copiloto, con una extensión en su vigencia de homologación de hasta 5 años y en buen estado de conservación a juicio de la Comisión Técnica del CUR.

ART 16.10 Es obligatorio para la tripulación el uso de mameluco, botas y para el Piloto guantes, todos con homologación FIA con una extensión en su vigencia de homologación de hasta 5 años y en buen estado de conservación a juicio de la Comisión Técnica del CUR. Se recomienda el uso ropa interior ignífuga.

ART 17.1 NEUMÁTICOS

ART 17.1.1 Marca y modelo Deberán utilizar los neumáticos MRF, adquiridas a través del Club Uruguayo de Rally quien gestionará la autorización de compra.

ART 17.1.2 Cantidades autorizadas La cantidad de neumáticos a utilizar será de un máximo salido del cálculo resultante de tomar cada fecha y multiplicarla por 4 neumáticos, tomándose ese valor como máximo, pero pudiéndose administrar como se quiera en todo el campeonato, en el caso de no participar en alguna fecha/sede se reducirá proporcionalmente la cantidad de neumáticos a razón de - 4 por fecha que no participe). Para la fecha que el vehículo debute en la temporada podrá marcar 4 neumáticos usados como propios MRF siempre que ya estuviesen declarados por esa tripulación en la temporada anterior.



La tripulación y/o vehículo debutante que no tenga neumáticos usados de la temporada anterior podrá marcar 5 neumáticos MRF los cuales tendrán como máximo 9mm (NSD) de Profundidad Antideslizante en el dibujo de la banda de rodamiento.

ART 17.1.3 PROCEDIMIENTO DE REGISTRO

Los neumáticos entregados al competidor tendrán un número de serie. En cada competencia el concurrente, durante el procedimiento de la revisión técnica previa, deberá declarar los números de serie de las cubiertas a utilizar los que serán registrados en el pasaporte del vehículo. Cada vehículo estará autorizado a utilizar únicamente las cubiertas registradas en su pasaporte incluyendo los neumáticos registrados en fechas anteriores.

ART 17.1.4 SANCIONES

En caso de comprobarse el uso de neumáticos no registrado en el pasaporte, se procederá a aplicar una pena de exclusión de la tripulación en infracción. La pena será pronunciada por los Comisarios Deportivos al final de una sección

ART 18.1 INSTRUMENTOS

Será admitido cualquier sistema de medición, tanto de distancia como de tiempo, interconectado o no con el vehículo, además del de la propia unidad. El número máximo de aparatos de medición adicionales interconectados con el vehículo, se limita a uno (1).

ART 19.1. LA PREPARACIÓN DEL VEHÍCULO SERÁ LIBRE

ART 20.1 Para validar el comienzo del Campeonato se necesitan 3 autos inscriptos y haber registrado su pasaje por el CH 0, el resto de las fechas serán puntuables con un mínimo de 3 autos inscriptos y haber registrado su pasaje por el CH 0

ART 20.2 El orden de clasificación se realizará en función de la suma de las penas de los tramos, más las penalizaciones administrativas, y de menor a mayor, declarándose ganador de la competición el que menos penalizaciones haya acumulado.

ART 20.3 En caso de empate entre dos o más vehículos, será proclamado vencedor del rally, el participante que haya obtenido un menor tiempo de penalización en los tramos cronometrados (PE), y de persistir el empate, el que haya tenido mayor cantidad de mejores clasificaciones en los tramos cronometrados (PE), de persistir el empate ganara el que tenga mayor cantidad de 0,1, 2 y así sucesivamente).



ART 20.4 Las clasificaciones serán con puntuación para Pilotos y Copilotos por separado, premiando hasta el tercer puesto.-

ART 20.5 Los Comisarios Deportivos podrán resolver las situaciones no previstas por el presente Reglamento.

ART 21.1 COMBUSTIBLE

El combustible a usar por los competidores será Gasolina de surtidor sin otro aditivo (95 o 97).

ART 22.1 Para disputar el Campeonato se deberá clasificar en el 50% de Fechas programadas, como mínimo. En el caso de que la operación para el cálculo del 50% de las Fechas programadas de como resultado números decimales, se redondea hacia arriba.

ART 22.2 Será Clasificado Campeón aquel Piloto y Copiloto que sume mayor cantidad de puntos al finalizar el Campeonato. Los puestos sucesivos serán ordenados por orden decreciente. En caso de empate de puntos al finalizar el Campeonato, se determinará el orden a quien tenga mayor cantidad de 1os. Puestos, si persistiera se determinará por 2os. Puestos, y así sucesivamente. Agotado el sistema ganara el puesto el coche más antiguo.-

PENDIENTE DE HOMOLOGACIÓN