

**REGLAMENTO GENERAL DE RALLY 2012**  
**DECIMO SEGUNDO CAMPEONATO PROVINCIAL DE RALLY**  
**COTOPAXI AUTOMÓVIL CLUB**

**Art. 1.- GENERALIDADES**

El Cotopaxi Automóvil Club (CAC) de conformidad con lo dispuesto por el Reglamento General de Campeonatos Ecuatorianos de Automovilismo, los Reglamentos General y Técnico de Rally los Reglamentos Particulares de cada Competencia y el de la C.D.I. de la FIA., expiden el presente Reglamento General de Rally.

**1.1 DENOMINACIONES.**

Para la exacta interpretación de las denominaciones se aplicarán las siguientes Acepciones:

Piloto: Persona física que compite conduciendo el vehículo, inscrito Como conductor del mismo

Alternante: Persona física que compite conduciendo el vehículo en Sustitución del piloto titular, debidamente registrado en la ficha de inscripción con esta denominación.

Copiloto: Persona física que participa en la competencia a bordo de un vehículo, inscrito como navegante.

Concurrente: Persona física que se convierte en el representante del equipo participante. Es el intermediario entre las Autoridades y el equipo que representa.

Equipo: Denominación que se aplica a piloto, copiloto, alternante y concurrente, mecánicos y personal de apoyo de un vehículo.

**1.2** El Cotopaxi Automóvil Club, los Organizadores y Auspiciantes, deslindan cualquier Responsabilidad por cualquier accidente que se origine en una competencia que sea causado por cualquier competidor y/o vehículo de competencia, o los vehículos utilizados por los integrantes del EQUIPO del competidor.

**1.3 DE LA HORA OFICIAL**

La Hora Oficial para toda competencia de Rally es la hora de la República del Ecuador. La Hora Oficial será difundida a las Autoridades y participantes por el Director de la Carrera. Cualquier discrepancia que pueda surgir entre un participante y un Control Horario, se tomará como válida la Hora que señale el reloj del Comisario responsable del control.

**Art. 2.- DE LOS ORGANIZADORES.**

Los organizadores deben ocuparse de los siguientes puntos para el buen desempeño de las carreras

- a) La sujeción a las disposiciones del Reglamento General de los Campeonatos Ecuatorianos de Automovilismo, Reglamentos General y Técnico de Rally, los Reglamentos Particulares de cada carrera y el del Código Deportivo Internacional de la F.I.A.
- b) Denominación y carácter de la carrera. Fecha de realización.
- c) Vehículos admitidos.
- d) Inscripciones, sitios, fechas, horas, valor. Fecha y día de inscripciones. Fecha y hora de inscripciones tardías.
- e) Recorrido de la carrera, distancias de primes y enlaces, controles, horas ideales, etc.
- f) Sitios y horarios para las verificaciones: administrativa, mecánica, técnica y de seguridad.
- g) Horario para vehículos observados.
- h) Parques cerrados sitios y horarios.
- i) Números de identificación.
- j) Sitio y hora de la reunión obligatoria de los pilotos.
- k) Orden de largada, Súper Prime y Carrera.
- l) Puntuaciones.
- m) Premios.
- n) Proclamación de resultados y premiación. (Trofeos,).
- o) Reclamaciones y apelaciones.
- p) Publicidad.
- q) Responsabilidades.
- r) Disposiciones Generales.
- s) Autoridades.
- t) Programa horario de la Competencia.
- u) Operativo policial.

**AUTORIDADES DE UNA CARRERA.**

Nómina de las Autoridades de una prueba de Rally:

- a. Director General
- b. Director Alterno.
- c. Comisarios Deportivos (3).
- d. Comisarios Técnicos (3).
- e. Comisarios de Control (Los necesarios para cada control de enlaces y primes mínimo dos por control).
- f. Responsables de Comunicaciones.
- g. Centro de Cómputo.
- h. Responsable de Prensa.
- i. Responsable de Parque Cerrado.
- j. Comisión Médica.
- k. Secretaría.

**Art. 3.- MODIFICACIONES E INTERPRETACIONES.**

El Cotopaxi Automóvil Club se reserva el derecho de modificar el presente Reglamento y/o los Reglamentos Particulares, cuando las circunstancias y casos así lo exijan, al igual que la interpretación de los artículos cuando exista una duda al respecto.

Toda rectificación será dada a conocer mediante boletines o E-mails.

- 3.1 Una o varias modificaciones a un Reglamento Particular se podrán hacer únicamente si se cumplen con las disposiciones del artículo 66 del CDI de la FIA, que dice "Modificaciones a los Reglamentos Particulares: Ninguna modificación deberá aportarse a los Reglamentos Particulares después de la apertura de las inscripciones, salvo que se obtenga el acuerdo máximo de todos los concursantes y/o inscritos, o salvo decisiones de los Comisarios Deportivos por casos de fuerza mayor o de seguridad" (ver artículo 141). El artículo 141 del CDI: Poderes de los Comisarios Deportivos, entre sus atribuciones en lo específico señala "Aportar a título excepcional ciertas modificaciones a los Reglamentos Particulares".

**Art. 4.- DE LOS VEHÍCULOS ADMITIDOS.**

Se admitirán los vehículos del grupo WRC y grupo A del Código Deportivo Internacional y los comprendidos en la categoría de Turismo Especial, de acuerdo a sus respectivos Reglamentos Técnicos.

- 4.1. No podrán ser admitidos los vehículos que a criterio de los Comisarios Técnicos, no se encuadran dentro de la competencia, especialmente por su construcción.

**Art. 5.- CATEGORIAS Y CLASES DE CILINDRADA.**

Las que dispone el reglamento técnico de la modalidad.

**Art. 6.- CONFORMACION DE CATEGORIAS O CLASES.**

El número mínimo para que una clase opte por el 100 % de la puntuación es de tres vehículos. Para que una categoría este completa, es necesario que los vehículos partan en la competencia sin importar el súper prime.

Para optar por el campeonato por categoría y general la participación mínima será de 5 validas de las 6 programadas este año. (Decimo Tercer Campeonato De Rally 2012).

**PUNTUACIÓN POR CLASE DE CILINDRADA**

**ORDEN COMPLETA 3 O MÁS 2 VEHÍCULOS 1 VEHÍCULO**

1ro.	10
2do.	8
3ro.	7
4to.	6
5to.	5

6to.	4
7mo.	3
8vo.	2
9no.	1

#### **PUNTUACIÓN ADICIONAL EN LA GENERAL**

##### **ORDEN PUNTAJE**

1ro.	1
2do.	0.75
3ro.	0.50
4to.	0.25

Estas puntuaciones se otorgarán por etapas.

Los puntajes serán aplicados en todo el campeonato provincial.

Si al momento de existir en línea de largada de la Competencia un solo vehículo en una categoría y este realizara el mejor tiempo podrá ser el ganador general de la prueba.

No se permite Fusión de Categorías ni tampoco que un vehículo de menor cilindrada participe en una clase o categoría superior.

No son transferibles los puntos ganados de una categoría a otra para la sumatoria del campeonato provincial de rally.

**6.1** En carreras de dos o más etapas se otorgará este baremo después de cada etapa, terminada las etapas de la carrera siempre y cuando participen un mínimo de 3 vehículos en la largada de la primera etapa. Todas las competencias de campeonato tendrán la misma puntuación a menos que por circunstancias especiales el CAC determine otra repartición de puntos.

**6.2** Los concursantes extranjeros no tendrán puntuación. Los pilotos participantes nacionales se adjudicarán los puntos de la competencia sin tomar en cuenta la ubicación de los pilotos extranjeros.

#### **Art. 7.- DE LAS INSCRIPCIONES**

**7.1** El Reglamento Particular deberá indicar las fechas de apertura y cierre de las inscripciones; el valor de las mismas, periodo y valor de las inscripciones tardías si las hubiere. No se admite reserva de inscripciones. Las inscripciones ordinarias se cerrarán el mismo día de la competencia de acuerdo a la hora señalada por el organizador.

**7.2** La tripulación y el concurrente están obligados a firmar la Ficha de Inscripción, aceptando tácitamente la jurisdicción deportiva del CAC y el conocimiento de las disposiciones del CDI, del presente Reglamento, del Reglamento General de

Campeonato y del Reglamento Particular de la Competencia, renunciando por tanto a otro fuero.

- 7.3** Se podrá aceptar inscripciones tardías con el pago de una multa de 100 %
- 7.4** Igualmente se podrán aceptar revisiones mecánicas tardías, previo al pago de una multa fijada por el 20% de la inscripción, y de acuerdo a la disposición del Reglamento de Campeonatos del CAC.

**Art. 8.- DE LAS VERIFICACIONES**

En todo Reglamento Particular debe constar el sitio o lugar con dirección identificable en el que se efectuará las verificaciones o revisiones: administrativa, mecánica, técnica y de seguridad, con fecha, hora, plazos y multas, así como también el sitio y hora de la revisión técnica posterior a la carrera.

- 8.1** El organizador proporcionará un sitio cómodo para la verificación administrativa.  
Para las verificaciones técnicas, el sitio asignado deberá ser amplio con techo por la eventualidad de lluvia.
- 8.2** En la verificación administrativa se comprobará a base de la Lista Oficial de Inscritos, la veracidad de la hoja de inscripción, las características del vehículo y la firma del piloto concursante.
- 8.3** Los números y /o distintivos publicitarios deberán estar colocados en los vehículos, antes de las verificaciones técnicas.
- 8.4** Los Comisarios podrán efectuar verificaciones administrativas o técnico mecánicas en cualquier momento de la competencia.
- 8.5** Los horarios de las verificaciones preliminares serán rigurosamente observados por los concursantes y de no hacerlo, no se los admitirá en la carrera.
- 8.6** Ningún concursante cuyo vehículo haya aprobado la verificación preliminar, podrá negar cualquier otra verificación que fuere dispuesta por las Autoridades, bajo pena de exclusión de la competencia, a más del informe respectivo del CAC para la adopción de las sanciones que sea conveniente.
- 8.7** Un concursante podrá evitar antes de la iniciación de una competencia el desmontaje de las partes mecánicas de su vehículo, declarando por escrito y bajo su responsabilidad que las características del vehículo están conformes con los Reglamentos y que se comprometen a presentar su vehículo para la verificación al final de la prueba, aún en caso que no haya terminado la competencia por desperfectos mecánicos. Las partes del vehículo deberán conservar intactas las marcas que hayan insertado los Comisarios. El incumplimiento de esta norma será considerado como una negativa a la

verificación, sometiéndose el concursante a las sanciones estipuladas en el Reglamento.

- 8.8** Las Autoridades de la competencia podrán impedir la salida de un vehículo por razones de seguridad.
- 8.9** Ningún vehículo podrá participar en la carrera si no ha sido aprobado en la verificación técnica.
- 8.10** Si después de la aprobación técnica un vehículo ha sido desarmado o sufre un accidente, deberá presentarse a una nueva verificación técnica.
- 8.11** Cualquier Autoridad de una competencia podrá exigir a un paramédico un chequeo del estado de salud del piloto y copiloto accidentado.
- 8.12** Los Comisarios Técnicos actuarán de acuerdo al artículo 145 del CDI y desempeñar sus funciones como los oficiales responsables del juicio técnico relativo a los vehículos. Deben estar presentes en el lugar de las verificaciones desde el inicio, hasta la finalización de las mismas. El artículo 145 dice "Los Comisarios Técnicos que están encargados de todas las verificaciones, sobre las piezas mecánicas de los Automóviles. Deberán:
- Ejercer su control, ya sea antes del "meeting" a petición de la CAC o del Comité de Organización, ya sea durante o después del " meeting" a petición del Director de Carrera.
  - Emplear instrumentos de control aprobados o aceptados por la CAC.
  - No comunicar los resultados de sus operaciones más que a la CAC, al Comité de Organización, y al Director de Carrera con exclusión de cualesquier otra Autoridad.
  - Establecer y firmar bajo su propia responsabilidad sus actas y remitirlas a aquella de las Autoridades anteriormente designadas que les haya dado el orden de establecerlas. Es su obligación estar actualizado en el conocimiento de los Reglamentos y disposiciones técnicas de las competencias automovilísticas.

**Art. 9.- DE LOS NÚMEROS.**

Los vehículos deberán estar numerados de acuerdo a las clases descritas en el reglamento técnico.

- 9.1** La cifra que conforme el número de competición, será de color negro de 28 cm. De altura mínima y la anchura del trazo debe ser de 5 cm. Sobre fondo blanco rectangular de al menos 45cm de ancho y 38 cm. de alto. En los vehículos de color claro el fondo rectangular blanco deberá estar rodeado por un ribete negro de 2 cm. de ancho. La distancia entre el borde del trazo de las cifras y el borde del fondo no será inferior a 5 cm.
- 9.2** El diseño de las cifras será de tipo clásico tal como se describe a continuación:

12345 67890

**9.3** Los números de competición sobre cada vehículo se colocaran de la siguiente manera:

- a. Sobre las puertas delanteras a cada lado del coche, el fondo blanco a partir de 5 cm. de distancia mínima del borde estructural delantero de la puerta, por encima se dejara un superficie que abarque la anchura rectangular total y una altura de 12 cm. a disposición de los organizadores con vistas a colocar, si viniese al caso, una publicidad.
- b. Se colocara un número en la esquina superior derecha del parabrisas posterior de 10 cm. de alto por 15 cm. de ancho.
- c. Es opcional colocar un número en el capot, sobre el techo o en la parte trasera del vehículo.
- d. Los nombres de los tripulantes con su tipo de sangre deberán aparecer una vez a los costados, sobre los vidrios posteriores del coche. Las dimensiones máximas deberán ser de 10 cm. x 50 cm. a cada lado.

**9.4** El campeón PROVINCIAL de la temporada inmediatamente anterior, independientemente a la clase a la que pertenezca, obligatoriamente llevara el numero 1.

Del numero 2 al 10 llevarán los pilotos que se hayan ubicado del segundo al décimo lugar de la clasificación general. Estos números se respetaran en todos los campeonatos de rally a nivel nacional y provincial.

- Clase de 2001cc. Turbo alimentados (del 100 al 199)
- Clase superior a 1601 e inferior o igual a 2000cc. (Del 200 al 299)
- Clase superior a 1401 e inferior o igual a 1600cc. (Del 300 al 399)
- Clase superior a 1151 e inferior o igual a 1400cc. (Del 400 al 499)
- Clase superior a 0 e inferior o igual a 1150 cc. (Del 500 al 599)
- Clase Jeep todo cilindrare (Del 700 a 799).

**9.5** Categorías de Motos 0 - 250 (Del 600 al 699), Más de 250 (Del 800 al 899) y Cuadrones (Del 900 al 999), para este año 2012.

Es obligación de los pilotos de motos y Cuadrones poner en la parte delantera de la moto o cuadrón el número de identificación en una placa visible. ADEMÁS DEBERA LLEVAR EL NUMERO EN LA ESPALDA.

**Art. 10.- DE LOS CONDUCTORES, ALTERNANTES, COPILOTOS Y CONCURRENTES.**

Los conductores, alternantes, copilotos y concurrentes deben atenerse a las regulaciones del CAC a las disposiciones de este Reglamento, a más de las siguientes normas:

- La tripulación debe tener vigente la Licencia de Conducción otorgada por las Autoridades de Tránsito.
- La participación del copiloto es obligatoria, el mismo que deberá ir en el asiento junto al conductor, durante el desarrollo de la carrera. a En los rallyes con dos o más etapas se permite la participación del conductor alternante, que puede ser el copiloto.
- No es permitido el cambio de conductor en la misma etapa.
- En los rallyes con dos o más etapas, el piloto principal recibirá la puntuación respectiva. Es terminantemente prohibido cambiar al conductor durante el desarrollo de una etapa, so pena de EXCLUSIÓN.

**Art. 11.- DE LAS COMPETENCIAS.**

**CONDICIONES QUE DEBEN REUNIR LAS COMPETENCIAS.**

Toda competencia debe tener aprobado el Reglamento Particular el mismo que debe estar sujeto a las normas y disposiciones de este Reglamento.

- 11.1** El organizador entregará un Reglamento Particular y una Hoja de Ruta por cada vehículo inscrito, siempre y cuando la tripulación haya pagado el valor de la inscripción.
- 11.2** Si un vehículo sufre un daño mecánico antes o durante el Súper Prime de clasificación, largará la primera etapa después de los vehículos clasificados. Si se da el caso con dos o más vehículos, tendrán prioridad en los últimos lugares, los de clases de mayor cilindrada.
- 11.3** En el tramo de un prime se permite la asistencia de terceros a un vehículo de competencia, siempre y cuando no se obstaculice el normal desenvolvimiento de la carrera.
- 11.4** Durante la carrera están permitidas libremente todas las reparaciones, siempre y cuando no sean efectuadas en zonas de control y Parques Cerrados.
- 11.5** Es terminante prohibido el reabastecimiento de combustible con el motor encendido y/o en marcha.
- 11.6** Es terminantemente prohibido que un vehículo en competencia en tramos de primes o enlaces, pueda ser remolcado por un vehículo de su equipo o ajeno a la competencia, bajo la penalización de exclusión.
- 11.7** Es de exclusiva responsabilidad de la tripulación que los extintores se encuentren debidamente cargados con productos de la eficacia exigida por, el CAC librando así a los organizadores y sus Autoridades de cualquier responsabilidad por daños que se ocasionen por deficiencias del sistema o cargas utilizadas. La tripulación debe ser capaz de accionar el /o los extintores manualmente cuando estén sentados normalmente y fijados los cinturones.

- 11.8** Todos los vehículos deben tener equipados anillos de remolque delantero y trasero pintados de amarillo que deben ser fácilmente visibles y utilizables.
- 11.9** No podrán participar en una competencia los conductores, navegantes y /o concurrentes que tengan deudas pendientes con los Organizadores.
- 11.10** Para los Campeonatos Provinciales de Rally por competencia el recorrido debe ser de por lo menos 50 Km. y un máximo de 80 Km. en especiales de velocidad fuera de enlaces, Se pueden realizar las competencias en dos días, con la mitad del recorrido, siempre y cuando el puntaje se otorgue al final de la competencia, está prohibido dar medios puntajes o similares puntuaciones antes de completar el 100% de la competencia.

**Art. 12.- DE LAS TRIPULACIONES.**

- 12.1** Los participantes: conductor (piloto), acompañante (navegante o copiloto) y alternante deben tener la Licencia otorgada por la Policía Nacional y vigente al año de la competencia. Como también deberán tener los documentos del vehículo al día Matrícula y SOAT.
- 12.2** La tripulación de todo vehículo debe estar integrada por dos personas (piloto y copiloto). En los enlaces puede conducir cualquiera de ellos, mientras que en los primes únicamente puede conducir el piloto principal.
- 12.3** La ausencia de un miembro de la tripulación durante el desarrollo de una carrera, la presencia de una persona adicional a bordo de un vehículo en competencia, la sustitución de uno de los tripulantes por otro no inscrito y autorizado por los Comisarios Deportivos, excluirá automáticamente al vehículo y a su tripulación, sin perjuicio de otras sanciones que puede imponerse, salvo el caso de transportar un herido.
- 12.4** Cascos homologados los cuales deben ser revisados por los comisarios deportivos.
- 12.5** La tripulación y lo el concurrente están obligados a firmar la Ficha de Inscripción, mediante la cual se someten a la jurisdicción deportiva especificada en el Código.  
Deportivo Internacional (CDI) de la FIA a la contemplada en el Reglamento de Campeonatos Nacionales de Automovilismo, a las prescripciones de este Reglamento y a las normas constantes en los Reglamentos Particulares de cada carrera.
- 12.6** La declaración al momento de llenar la ficha de inscripción debe ser verdadera sujeta a comprobación en cualquier momento de una competencia y la falsa declaración, será sancionada con la exclusión de la prueba.

**Art. 13.- INTERRUPCIÓN DE UNA ESPECIAL CRONOMETRADA.**

- 13.1.** Cuando un prime sea paralizado por cualquier razón sin que pase un solo vehículo, serán los Comisarios Deportivos los que resuelvan al respecto. En caso de darse por finalizada una etapa por causas de fuerza mayor insuperables, a efectos de clasificación y cómputos, se tomará en cuenta lo que disponen los artículos 18 y 19 de este Reglamento.
- 13.2.** Cuando un prime sea paralizado por causa de fuerza mayor después que haya pasado uno o más vehículos en condiciones normales de carrera, la clasificación se establecerá a base del tiempo más lento del tramo en el que se origine la detención. Esta norma que únicamente puede ser aplicada por los Comisarios Deportivos después de recibir los informes de los Comisarios de Ruta, si considera que el tiempo más lento es ilógico, puede escoger como "tiempo de clasificación por detención" entre los cuatro tiempos más lentos.
- 13.3.** Ninguna tripulación que sea total o parcialmente causante de la detención puede beneficiarse de esta disposición, más bien se le aplicará una penalización de treinta (30) minutos adicionales al "tiempo de clasificación por detención." Tampoco podrán beneficiarse de esta disposición los vehículos que antes de la detención hayan tenido daños mecánicos que les obligaron a quedar fuera de la carrera.
- 13.4.** En una competencia de Rally con más de una etapa se permitirá la reclasificación (reenganche), únicamente a etapa seguida. Estos vehículos serán reclasificados con los tiempos máximos de los tramos de Enlace y Primes que no hayan cubierto, más dos horas de penalización.
- 13.5.** Los vehículos que por cualquier razón no hayan finalizado la última etapa de una competencia, quedarán automáticamente excluidos de la Clasificación General.

**Art. 14.- ORDEN DE PARTIDA.**

Salvo que un Reglamento Particular determine otra modalidad, el orden de partida se realizará de la siguiente manera:

- 14.1. 1** Para el súper prime la partida será en el orden en que los vehículos ingresan al parque cerrado para la verificación previa, por categorías. Los vehículos de la categoría mas de 2050cc turbo 4x4, partirán al final de acuerdo al orden de ingreso al parque cerrado.
- 14.2.** El Súper prime determinara la clasificación de los participantes para la largada de la primera etapa, de los tiempos más rápidos a más lentos, separando los

vehículos de la categoría mas de 2050cc turbo 4x4, los cuales partirán en las primeras posiciones.

- 14.3.** En toda la competencia, los vehículos de más de 2050cc turbo 4x4, partirán siempre, por razones de seguridad, delante de los vehículos de tracción a las dos ruedas incluidos vehículos turbo 4x2, sin importar los tiempos realizados en los súper primes o las clasificaciones acumuladas por etapa.
- 14.4.** En toda competencia con más de una etapa, los vehículos de la categoría de 2050cc. en adelante, partirán siempre por razones de seguridad, delante de los vehículos de hasta 205Gcc. sin importar los tiempos realizados en los Súper Primes o las clasificaciones acumuladas de un evento de más de una etapa.
- 14.5.** En carreras de más de una etapa los vehículos contemplados en las categorías de 0 a 2050cc. Largarán después de los vehículos de la categoría superior, de acuerdo a la clasificación de la etapa inmediata anterior.
- 14.6.** En caso de no realizarse el Súper Prime de clasificación por cualquier motivo, largarán la primera etapa desde la categoría de mayor cilindrada hasta los de la clase menor, en el orden que ingresaron para las verificaciones preliminares.
- 14.7.** El orden de partida del Súper Prime o la primera etapa, darán a conocer las Autoridades en la Reunión de Pilotos.
- 14.8.** Los Comisarios Deportivos tienen la facultad de modificar el orden de partida de cualquier etapa, por razones de seguridad.

#### **Art. 15.- ASPECTOS GENERALES.**

El momento de la partida del Rally, cada tripulación recibirá el "EL CARNÉ DE RUTA" en el que los Comisarios anotarán los registros de tiempos y paso por los diferentes controles, a más de observaciones si hubiera lugar. La seguridad del Carné de Ruta es de exclusiva responsabilidad de la tripulación en competencia.

- La falta en el Carné de Ruta de uno de los registros horarios, extravío, deterioro o alteración de los registros horarios sin la debida firma del Comisario, será causa de exclusión del vehículo y su tripulación.
- El Carné de Ruta será devuelto por la tripulación al final del último prime de la etapa y en caso de abandono, la tripulación entregará el Carné a los Oficiales del Carro de Cierre o al Comisario del Control más cercano.
- Una competencia de Rally se desarrollará siguiendo los recorridos indicados en la Hoja de Ruta y de acuerdo a los itinerarios que consten en cada Reglamento Particular, debiendo las tripulaciones cubrir las distancias parciales y totales establecidas en las Hojas de Ruta, distancias que se tomarán en cuenta para los promedios de velocidad y otros cálculos matemáticos relacionados con la carrera.

- Los controles horarios de inicio y finalización de prime, así como los controles de largada y llegada estarán señalados mediante pancartas situadas en sitios visibles y de acuerdo al siguiente gráfico.

**15.1.** En los tramos de enlace las tripulaciones estarán sujetas a las normas de circulación y Leyes de Tránsito vigentes en el país. Las contravenciones serán sancionadas y juzgadas por las Autoridades de Tránsito competentes. Por tanto, es de responsabilidad absoluta del participante cumplir con lo que dispone la Ley de Tránsito, a más de las penalizaciones que estipula este Reglamento.

**Art. 16 NEUTRALIZACIONES.**

Los Comisarios Deportivos y eventualmente en caso excepcional de fuerza mayor, los Oficiales de una carrera, están facultados a neutralizar un tramo del Rally. En ese caso, dicho tramo deberá ser cumplido íntegramente por los participantes, sujetándose a las disposiciones que haya emitido la autoridad responsable.

**Art. 17 DE LOS CONTROLES Y MANEJO DE CARNÉS.**

- a. Controles Horarios.- El comienzo de un área de control de fin de enlace e inicio de prime, será marcado por una pancarta de fondo amarillo con dibujo de reloj. A unos 50 metros estará instalada la Mesa de Control señalizada por una pancarta de fondo rojo con un dibujo de reloj y una pancarta con una mano. El fin del área de control estará señalizada a 50 metros de la Mesa de Control con una pancarta de fondo amarillo con el dibujo de un círculo negro y tres líneas transversales.
- b. En la Mesa de Control el Comisario anotará con horas, minutos y segundos la llegada del Enlace e igualmente con horas, minutos y segundos la largada del Prime. La hora real de ingreso en la Zona de Control de fin de Enlace, tomará el Comisario, el momento que se detenga el vehículo. Dentro de la Zona de Control, es prohibido detener el vehículo en un lugar distinto a la mesa, en caso de hacerlo, el Comisario anotará el tiempo en el cual el vehículo se detuvo.
- c. Controles de fin de Prime.- Estos controles estarán señalizados con una pancarta de fondo amarillo con el dibujo de una bandera a cuadros, indicando que la tripulación ha ingresado en la
- d. Zona de Control. A 200 metros estará colocada una pancarta de fondo rojo con el dibujo de una bandera a cuadros, sitio en el cual el Oficial bajará una BANDERA A CUADROS marcando el Fin de Prime, instante en el que el Comisario toma el tiempo puesto por el competidor. A una distancia de 200 metros estará una pancarta de fondo rojo con la palabra PARE, sitio en el que se encuentra la Mesa de Control y en el que deberá detenerse el vehículo para que el Comisario anote el tiempo del Prime en el Carné de Ruta. A una distancia de 50 metros estará una pancarta de fondo amarillo con el dibujo de un círculo con rayas transversales que marca el fin de la Zona de Control.
- e. Todas las áreas o Zonas de Control se inician y terminan entre las pancartas de fondo amarillo, por tanto están consideradas como régimen de Parque

- Cerrado. En estas zonas, bajo pena de exclusión de la carrera, está prohibido efectuar reparaciones, reabastecimiento o prestar ayuda a otro vehículo competidor.
- f. Si un vehículo se pasa del sitio en el que se encuentra la Mesa de Control en la pancarta PARE, el vehículo no puede dar marcha atrás bajo pena de exclusión. En este caso el navegante (copiloto) deberá bajar del vehículo e ir a presentar el Carné de Control en la Mesa, para que se proceda a la anotación del registro de tiempos respectivos.
  - g. Los Controles de finalización de Primes, son controles horarios de iniciación del siguiente enlace.
  - h. Es prohibido, bajo pena de exclusión ingresar en la Zona de Control en dirección opuesta a la carrera, o volver a ingresar después que haya registrado el control horario de una tripulación.
  - i. Un competidor puede consultar la Hora Oficial en la Mesa de Control. Está prohibido a las Autoridades de la Mesa de Control informar sobre tiempos controlados de los pilotos participantes para evitar distracción a su trabajo. Los pilotos pueden tener observadores en los Controles para que conozcan y anoten los tiempos registrados.
  - j. Los puestos de control deben estar instalados por lo menos TREINTA (30) MINUTOS antes del tiempo ideal del paso del primer vehículo y se cerrará el control VEINTE (20) MINUTOS después del paso del carro de cierre.
  - k. Las tripulaciones bajo pena de EXCLUSIÓN están obligados a respetar a las Autoridades de la carrera, Autoridades de los puestos de control y acatar las instrucciones que sean emanadas por ellos.
  - l. Se penalizara con 10 segundos por cada minuto de retraso al ingreso del control horario. Así mismo 1 minuto por cada minuto de adelanto de ingreso al control horario. Se penalizara con 10 segundos por cada segundo de adelanto a la partida de una especial de velocidad.
  - m. El adelanto premeditado de un vehículo y tripulación a uno o más controles horarios en una misma etapa, determinará la exclusión inmediata de la competencia y no podrá bajo ninguna consideración reclasificar para la siguiente etapa, en caso de tener la carrera dos o más etapas.
  - n. La largada de un PRIME se efectuará después que la Autoridad de Control haya entregado el Carné de Ruta a unos de los miembros de la tripulación. El vehículo partirá después que la Autoridad le dé la señal de largada mediante la cuenta regresiva de cinco (5) segundos señalizada con los dedos y en voz alta. El piloto deberá ser alertado con el puño cerrado en sitio que pueda divisar cuando falten diez (10) segundos. La tripulación que se demore dentro de la zona de control, permaneciendo inmóvil en el sitio de partida, cualquiera sea la causa, será penalizado con dos (2) minutos. El Comisario anotará el hecho en el lugar de las observaciones en la Hoja de Control. La largada anticipada de un vehículo significará a la tripulación la penalización de un 10 segundos por segundo de adelanto, sin excluir la aplicación de sanciones más rigurosas, si el piloto reitera en la anticipación de largada. El Comisario anotará la infracción en el casillero de observaciones de la Hoja de Control.

- o. Los tiempos de largada y llegada en los diferentes controles serán anotados por los Comisarios en el Carné de Ruta y en las Hojas de Control. Si por alguna causa imprevista los Comisarios no pudieran anotar en el Carné él o los tiempos de una tripulación, el tiempo que le corresponde será llenado al finalizar la etapa con el tiempo que esté registrado en la Hoja de Control de la Mesa. Esta disposición será válida únicamente con los vehículos que pasen por el control.
- p. En la parte superior del Carné de Ruta en cada sector están impresos los tiempos máximos del prime, tiempos máximos del enlace. Si un vehículo se excede en uno de esos tiempos en cualquier SECTOR, queda automáticamente excluido de la competencia, así el Carné de Ruta no haya sido retirado en la Mesa de Control. El manejo matemático de los tiempos en cada sector es de exclusiva responsabilidad de la tripulación. Si las Autoridades de la Competencia no han detectado una infracción y retirado el Carné de Ruta, o si la tripulación a sabiendas o no de su exclusión, continuaron en competencia, ese hecho no dará lugar a reclamar puntos, ni premios económicos o trofeos de la etapa, ni de la clasificación final que el organizador entrega al terminar cada etapa y la competencia. En caso que por alguna circunstancia una tripulación excluida, conste en las clasificaciones oficiales, el error será enmendado en la siguiente etapa o en los resultados finales.
- q. Podrán existir controles de reagrupamiento, los que deben indicarse en los Reglamentos Particulares. En caso de fuerza mayor o por mejor conveniencia para la competencia, pueden disponer un reagrupamiento las Autoridades respectivas.

#### **Art. 18.- DE LAS CLASIFICACIONES**

La Clasificación General de categorías y clases, se obtendrá sumando los tiempos que cronometran los vehículos en los diferentes PRIMES de las etapas y de la competencia, a más de las penalizaciones en los ENLACES si las hubiere. El tiempo de PRIME es el resultado neto que se obtiene en horas, minutos y segundos al restar del tiempo de largada, el tiempo de llegada en cada control. Para el cálculo de enlaces se toma únicamente el tiempo de penalización por adelanto o atraso al ingresar en un control.

- Para las clasificaciones, se tomará en cuenta únicamente las penalizaciones de los Enlaces, más no los tiempos ideales.
- En una competencia con más de una etapa se permite la reclasificación de un vehículo, siempre y cuando haya participado en la etapa inmediata anterior. Se le sumará a la clasificación los tiempos máximos de todos los tramos que no haya cubierto el recorrido (primes y enlaces), más dos (2) horas de penalización y partirá al final de los vehículos clasificados de acuerdo a su clase de cilindrada.
- Para que un vehículo clasifique en cualquier competencia, deberá cruzar la línea de meta por sus propios medios o empujado por su tripulación y recibir

bandera de llegada dentro del tiempo establecido en los sitios de control, la ayuda de terceros es causa de exclusión.

**Art. 19 DE LAS PUNTUACIONES.**

Se otorgará para cada una de las competencias la puntuación constante en el cuadro del baremo en el artículo 6 de este Reglamento.

- Sin perjuicio de la disposición anterior. El Cotopaxi automóvil club se reserva el derecho de modificar la puntuación que se otorgue en cualquier otra competencia, modificación que se hará constar en el respectivo Reglamento Particular.
- En todo lo que se relacione con puntuación y clasificaciones, se aplicarán las disposiciones de los artículos 11 y 12 en sus literales del Reglamento General de Campeonatos.

**Art. 20.- DE LOS PREMIOS Y TROFEOS.**

Deben constar claramente los premios y trofeos que otorgará la competencia en cada Reglamento Particular.

- 20.1.** Todo concursante que se haya hecho acreedor a un premio de carrera y /o campeonato, está obligado a asistir al sitio en el que se efectúe la Ceremonia de Premiación. Si no lo hiciere, perderá los premios económicos, trofeos y puntos obtenidos en la competencia y /o campeonato pasando a ocupar dicha posición el competidor que se ubicó en la posición inmediata inferior y así sucesivamente,

**Art.21.- DE LAS PENALIZACIONES**

A más de las previstas en el Código Internacional, en las prescripciones generales, en el Reglamento General de Campeonatos, serán consideradas las siguientes:

- No cumplir con las disposiciones reglamentarias y /o impartidas por las Autoridades.

**EXCLUSIÓN:**

- Todo reagrupamiento dispuesto previo a la largada de una etapa, será considerada como Parque Cerrado, El atraso a la hora de ingreso, será penalizado con un (1) minuto por minuto de atraso.
- Infracción a la Ley de Tránsito, diez (10) minutos. a Exceso del tiempo máximo entre el control del último prime y el Parque Cerrado, EXCLUSIÓN.
- Impedir el paso a otro participante, cinco (5) minutos de penalización.
- Sustitución no autorizada de un miembro de la tripulación. EXCLUSIÓN. Falta de publicidad oficial, EXCLUSIÓN.
- Falta de números de identificación, cinco (5) minutos de penalización
- Falta de alguna o varias "medidas de seguridad", EXCLUSIÓN.

- El conductor y /o concurrente que haya realizado una falsa declaración en la inscripción de un vehículo, o que contravenga las disposiciones del Reglamento Técnico, serán sancionados con EXCLUSIÓN. "
- El no cubrir el recorrido oficialmente indicado será penalizado con EXCLUSIÓN,
- El piloto, copiloto, concurrente o integrante del equipo que se revele contra las Autoridades de una Competencia y /o se negare a participar en ella después de haber suscrito su inscripción, será penalizado con EXCLUSIÓN. 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, o terceros relacionados que faltare de palabra EXCLUSION DE LA CARRERA y el que faltare de OBRA a una Autoridad de una Competencia, del CAC, será penalizado con SUSPENSIÓN, de 1 año calendario al piloto.
- El concursante cuyo vehículo sea reparado en un Parque Cerrado, será penalizado con EXCLUSIÓN,
- El piloto, copiloto y /o concurrente que den públicamente declaraciones tendientes a ofender a una Autoridad de la carrera, del CAC, serán sancionados con EXCLUSIÓN, independientemente de las sanciones mayores que pueda imponerle CAC, al conocer los respectivos informes.
- La tripulación que esté bajo los efectos del alcohol, cualquier droga, o alucinógenos, será penalizado con EXCLUSIÓN.

**Art. 22.- DE LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN.**

- Bajo ninguna consideración se debe obstruir el paso o adelantamiento de un vehículo competidor si un vehículo que viene atrás hace señales pidiendo paso. El conductor del vehículo alcanzado tiene la obligación de bajar la marcha o detenerse.
- Una hora antes de la largada del primer vehículo en un. Prime y quince (15) minutos después del último vehículo que va seguido del carro de cierre, no se permitirá el paso de ningún vehículo de auxilio o abastecimiento de los competidores. No cumplir con esta disposición determinará la penalización de una (1) hora, al vehículo competidor y de haber originado algún riesgo grave o accidente podrá ser penalizado con la EXCLUSIÓN.
- Toda maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta de un concurrente o la tripulación, al ser denunciada por escrito o vista por alguna Autoridad, deberá ser analizada por los Comisarios Deportivos para aplicar una penalización que de acuerdo u gravedad de la misma, puede llevar hasta la EXCLUSIÓN.
- Todo equipo participante deberá mantener durante una competencia una actitud compatible con el espíritu deportivo de la competencia,
- Todo vehículo de abastecimiento debe estar debidamente identificado con el número del vehículo al que va asistir en una carrera, debiendo sujetarse a las disposiciones de este Reglamento. En caso que un vehículo de abastecimiento asista a dos o más vehículos participantes, la sanción a que se haga acreedor se imputará al vehículo mejor clasificado.

- Todo vehículo participante debe portar una banderola blanca de 50 x 40 centímetros como mínimo, pintada en una Cruz Roja a los dos lados que obligatoriamente debe ser utilizada en caso de accidente, si el o los tripulantes están heridos y necesitan atención médica.
- La banderola debe ser ubicada o exhibida en un sitio visible para que pueda ser divisada por los vehículos que van pasando.
- El competidor que observe la Cruz Roja está en obligación de informar la novedad en el control Al que llega, procurando que la indicación de la distancia en la que se encuentre la tripulación accidentada sea lo más ajustada a la realidad
- Se prohíbe portar armas en toda la competencia automovilística en los vehículos de carrera, abastecedores y lo auxilio, bajo la pena de EXCLUSIÓN.

**Art. 23.- DEL PARQUE CERRADO.**

- 23.1.** Los vehículos serán considerados en régimen de Parque Cerrados.
- a. Desde que ingresan a los sitios y /o lugares asignados como Parque Cerrado en el Reglamento Particular.
  - b. Desde que el vehículo ingresa a la Zona de Control señalizada por las pancartas respectivas.
  - c. Desde el ingreso y hasta el momento que las Autoridades de la Competencia dispongan la salida de un Parque Cerrado.
  - d. Desde el momento que ingresan hasta la salida del sitio en el que se efectúe un reagrupamiento.
- 23.2.** Durante la permanencia de un vehículo en Parque Cerrado está prohibido, bajo pena de EXCLUSIÓN, realizar ningún tipo de reparación o reabastecimiento, así como también abrir el capot.
- 23.3.** Con la debida autorización de la Autoridad correspondiente una tripulación podrá realizar en un Parque Cerrado el cambio de uno o más neumáticos, utilizando exclusivamente las herramientas que están a bordo del vehículo.
- 23.4.** Los vehículos ingresarán a toda zona considerada Parque Cerrado por sus propios medios con el motor en marcha o empujado por su propia tripulación.
- 23.5.** Cuando un vehículo haya ingresado a Parque Cerrado final, los Comisarios Técnicos actuarán de la siguiente manera.
- a. Comprobar la salida de la tripulación del vehículo del recinto, sitio en el cual puede quedarse exclusivamente el concurrente.
  - b. Verificar que el vehículo tenga intacto los sellos o marcas colocadas en la verificación preliminar.

- c. De encontrar en algún vehículo alguna irregularidad, informarán al Director de la Carrera y Comisarios Deportivos para los fines correspondientes, que pueda ser hasta la EXCLUSIÓN de la competencia.

#### **Art. 24.- DE LA PUBLICIDAD.**

- 24.1** Los derechos de publicidad de las competencias son de exclusiva propiedad del CAC.
- 24.2** Es obligación de todo concursante en cada una de las competencias programadas por Campeonato, como requisito ineludible para su participación, el aceptar en su vehículo la Publicidad Oficial de la carrera.
- 24.3** Toda omisión o adición de naturaleza susceptible de producir alguna duda en el público o toda publicidad que no tenga la autorización y visto bueno del organizador, dará lugar a la aplicación de una penalidad que alcanzará al autor responsable de dicha publicidad. El CAC se reserva los derechos dentro del área que corresponden a las entidades antes mencionadas.
- 24.4** Queda terminantemente prohibida la publicidad política y la religiosa, entendiéndose como tal la publicidad directa o indirecta de esta índole que pudiera realizarse en los vehículos participantes, los vehículos de auxilio mecánico, los uniformes de los miembros de la tripulación o del personal de mecánica, los lugares por donde pasa la carrera, los parques cerrados, los sitios de reunión de participantes, declaraciones de los miembros de la tripulación o de los miembros de su auxilio mecánico. La infracción a esta disposición se sancionará con la EXCLUSIÓN de la prueba a la tripulación y el vehículo que sea encontrado culpable de tal infracción.

#### **Art. 25.- DE LAS RESPONSABILIDADES**

- 25.1** El CAC, como Organizador y el 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.
- 25.2** Es de exclusiva responsabilidad de cada uno de los pilotos, el mantener en regla los documentos respectivos de los vehículos participantes (MATRICULA Y SOAT 2012). Esta disposición deberá constar en todo Reglamento Particular.

#### **Art. 26.- DE LAS DISPOSICIONES GENERALES**

- En todo lo que no esté dispuesto en el presente Reglamento, se actuará de acuerdo a lo que dictamine el Código Deportivo Internacional de la FIA y el Reglamento General de Campeonatos.