

REGLAMENTO DEPORTIVO

RALLY SANTAFESINO

MOTOS Y CUATRICICLOS

Año 2026



1.- DISPOSICIONES GENERALES:

El presente reglamento entra en vigencia a partir de 1° de Enero de 2026, dejando sin efecto los reglamentos anteriores y caduca cuando otro documento de similar valor sea publicado por FSMD/CAMOD.

La Federación Santafesina de Motociclismo Deportivo afiliada a la Confederación Argentina de Motociclismo Deportivo (en adelante la CAMOD) como representante del poder deportivo internacional delegado por la FIM.

La FSMD tiene el poder de fiscalizar la participación de motos y cuatriciclos en el presente Campeonato Santafesino de Rally 2026.

El propósito de estas particularidades de campeonato es establecer un marco reglamentario para la organización y disputa de todas las competencias válidas por el Campeonato de Rally de la Provincia de Santa Fe 2026, ellas son el complemento de las normas principales que regulan esta actividad, establecidas por la CAMOD, y el presente reglamento que incluye los artículos aplicables a los siguientes Campeonatos/Copas:

*Campeonatos Santafesino de Rally por clases para pilotos de motos y cuatriciclos.

Además de regulaciones y anexos, los reglamentos técnicos por cada una de las clases que componen el campeonato de rally de la provincia de Santa Fe, el presente reglamento, todas aquellas disposiciones que se incluyan como anexos y las normas particulares de cada prueba (RPP) y los anexos que se emitan.-

Quedan expresamente prohibidas las competencias de rally, campeonatos, torneos, certámenes, etc., de

cualquier tipo, otorguen o no puntaje y/o premios y/o trofeos que se deseen realizar bajo cualquier modalidad que no sean las contempladas en el presente Reglamento, o no estén autorizadas de acuerdo a lo que menciona el párrafo anterior del presente Artículo.-

También se evaluará en cada competencia el cumplimiento del nivel organizativo solicitado.

1-A: Rally en conjunto con otro torneo.

Si alguna competencia que integra el presente Campeonato Santafesino se realiza en conjunto con otra que forme parte de otro torneo nacional o zonal, algunas regulaciones detalladas en este reglamento pueden sufrir modificaciones de manera de adaptar ambas reglamentaciones. Esas modificaciones deben ser especificadas en el Reglamento Particular de la Prueba.

1-B: Interpretación.

En caso de que existiera desacuerdo en torno a la interpretación de las presentes disposiciones, solamente la FSMMD tendrá la autoridad para decidir. Durante el evento, los Comisarios Deportivos decidirán sobre cualquier disputa.

1-C: Inicio del evento.

El evento se inicia a partir del día en que se efectúan los controles administrativos o el reconocimiento (el que se realice en primer lugar). La etapa competitiva del rally se inicia en el primer control horario (CHO).

1-D: Final del evento.

El evento finaliza con la publicación de la Clasificación Final. La parte competitiva del rally finaliza cuando se cumple el último control horario.

2.- CAMPEONATO – FECHAS PUNTABLES:

Se constituirá de la siguiente manera:

Con 8 fechas puntuables, un mínimo de 6 y un máximo de 9 fechas puntuables, para que el campeonato tenga validez.

Con seis eventos de graduación UNO y hasta dos eventos de coeficiente DOS. La última fecha del torneo será obligatoriamente de graduación dos.

3.- ORGANIZACIÓN DEL RALLY:

La Federación de Asociaciones de Pilotos y Clubes del Deporte Motor Santafesino es el único responsable de la organización del Rally Santafesino, en conjunto con el ente organizador (Club o institución designada como co- organizadora) y del correcto cumplimiento de todas las normas reglamentarias sobre el particular.-

Y la FSMMD es la entidad encargada de controlar la participación de motos y cuatriciclos mediante convenio entre ambas instituciones.

Se deberá disponer de medios de comunicación eficientes entre la Dirección de la Prueba y los Puestos de Control de largada y llegada de las Pruebas Especiales, y de Controles Horarios, y en puntos intermedios que no estén directamente bajo la supervisión de estos puestos.-

4.- SISTEMA SANITARIO:

En cada largada de prueba especial, deberá disponerse de una AMBULANCIA equipada de acuerdo a las normas, y personal de seguridad, los que estarán a las órdenes del Jefe del Puesto de Control. El o los Comisarios Deportivos, están facultados para exigir la presencia de una o más ambulancias extras, y demás servicios de Seguridad, donde lo crean necesario.

En caso de falta, ausencia, abandono de su puesto, etc. de la AMBULANCIA prevista en el lugar o la falta de otros servicios de seguridad esenciales, a la hora del inicio de una P.E. o durante el desarrollo de una de ellas, el (los) Comisario/s Deportivo/s, luego de una espera de 15´ (quince minutos) como máximo y ante la no normalización de los servicios faltantes, dispondrá/n la anulación de la P.E. o la no continuación de la misma. En el caso de Pruebas Especiales cuyo recorrido sea total o parcialmente con barro, es obligatorio disponer en la largada, a las órdenes del Jefe de Puesto de Control, de un vehículo de doble tracción que pueda reemplazar a la ambulancia, ingresando a la PE para socorrer a cualquier tripulación accidentada, o bien para la acción que se necesitara.-

5.- SEGURIDAD DEL RALLY:

Con 30 días de antelación una fecha el organizador/promotor deberá entregar un plan de seguridad pública, deportiva, médica, y de rescate; con sus correspondientes actores. Dicho plan podrá ser ratificado, rectificado o rechazado por FAPCDMS y FSMMD.

Dentro de una PE, la Organización debe tomar todas las precauciones necesarias para garantizar el efectivo cierre de su recorrido, debiendo afectar la cantidad necesaria del personal de seguridad propia y/o policial para el cierre de todas las posibles vías de acceso principales o alternativas, evitando el ingreso o desplazamiento de vehículos no autorizados, y la presencia de animales sueltos, durante los horarios previstos de la competencia.-

El Club organizador deberá prever las medidas de seguridad necesarias para el normal desenvolvimiento en los Parques de Asistencia previstos.-

6.- INSPECCION PREVIA DEL TRAZADO:

Dentro de los treinta días anteriores a la fecha de realización de un Rally, la FAPCDMS y FSMD dispondrán la realización de una inspección previa, se revisará el recorrido elegido, trazado, tipos de pisos, Libro de Ruta, Carnet de Ruta, horarios, promedios previstos, etc. pudiendo exigir modificaciones. Además, supervisarán, con las Autoridades del Club Organizador, todo lo relacionado con la planificación previa y organización de los esquemas de Seguridad y Sanidad, funcionamiento de los Puestos de Control, sistemas de comunicaciones, lugares y equipamiento de los recintos para Verificaciones Administrativas y Técnicas Previas, Parques Cerrados, Verificación Técnica Final, Salas de Prensa, Control Central, lugar para la Reunión Previa con los participantes, etc., funcionamiento y obligaciones de los autos "0" y "00".

7.- INSCRIPCIONES AL RALLY:

La apertura y cierre de Registro de Inscripciones se producirá acorde a cada RPP.-

Pre-inscripciones: La preinscripción será mediante formulario web que publicará la categoría de rally o a través de su página web oficial.- Este trámite web será de carácter obligatorio para todas las tripulaciones que desean competir.-

IMPORTANTE: la inscripción de un vehículo solo podrá hacerse en la clase a la que corresponda según el criterio de los comisarios técnicos. En este sentido, los Comisarios Técnicos están facultados para solicitar al Comisario Deportivo el cambio de clase de un vehículo si éstos lo creen necesario.

8.- PARTICIPANTES DEL RALLY SANTAFESINO:

Para la asignación de puntos, se considerará como piloto al inscripto.

En el caso de un piloto que cambie de clase, solamente sumará los puntos obtenidos en cada clase que participe, no siendo acumulativa la sumatoria. –

Cantidad mínima de Participantes: para que una prueba otorgue el 100% del puntaje previsto normalmente, deberán presentarse a la largada del Día 1 un mínimo de 15 participantes, entre todas las categorías. De no completarse dicho número, el puntaje se reducirá en un 50%.

8-A: Requisitos para ser campeón.

Para ser Campeón es necesario haber ganado una carrera (Clasificación General de la clase en la que se inscribió). Y haber competido (largado) en al menos la mitad de las competencias puntuables (corrido el 50% de las fechas)

8-B: Mínimo de motos por clase o cuatriciclos:

El cupo mínimo de participantes por Clase será de 2 (dos) máquinas al momento de comenzar el rally, para el otorgamiento de los puntos.-

Para todas las Clases, el mínimo de vehículos exigidos en el presente reglamento, se deberá contar las tripulación inscriptas, Y presentes en el CH0.

8-C: "Invitados".

El participante que se inscriban como **invitado**, NO deberán someter su vehículo a la verificación técnica final, Pero si deberán realizar la verif. técnica previo para controlar aspectos de seguridad. Y NO sumarán puntos para ningún campeonato y no deben concurrir al podio ya que NO reciben trofeos.

9.- REGLAMENTO PARTICULAR DE LA PRUEBA:

Se entregará en el momento de regularizar la revisión administrativa y técnica inicial.

10.- VEHÍCULOS ADMITIDOS:

Vehículos Admitidos: Podrán participar en competencias puntuables para el presente Campeonato los vehículos (modelos y características) admitidos en los reglamentos técnicos de las clases:

Moto 1; Moto 2; Moto 3 y Cuatriciclos.

11.- NÚMEROS DE COMPETICIÓN:

Serán acordados anualmente con la categoría(y FSMD), los mismos serán colocados en un lateral y frente de la máquina.

11-A: Calco indentificadora de cada rally.

La publicidad oficial (opcional), la denominación del Rally y de la Institución Organizadora, que se disponga tendrá un tamaño máximo de 15cm x 23cm.

12.- RECONOCIMIENTO DE CAMINOS:

Estarán regidos por lo establecido en el capítulo de las Prescripciones Generales de Rally.

Los días y horarios para los reconocimientos estarán especificados en el Reglamento Particular. La velocidad máxima en un reconocimiento es de 80Km/h sin excepciones, se le solicitará al organizador el control de velocidad en los tramos al momento de efectuar reconocimientos. Toda tripulación que no acate la velocidad máxima será sancionada por la dirección de la prueba(y FSMD) con una multa equivalente al valor de 300 (trescientos) litros de nafta con

denominación comercial "INFINIA" de surtidor YPF., precio oficial en la Ciudad de Casilda.-

Durante el rally, ambos miembros de la tripulación deben cumplir con las leyes nacionales de tránsito.

En el caso de una infracción de las leyes de tránsito cometidas por una tripulación que participa en la competencia, los oficiales de policía u oficiales que hayan notado la infracción deben informar al infractor de la misma manera que a los usuarios normales de la carretera.

12-A: Exclusión de la cobertura.

Los vehículos de asistencia y los autos utilizados para el reconocimiento, aún aquellos que tengan placas especiales emitidas por los organizadores, no estarán cubiertos por la póliza de seguros del rally.

12-B: SHAKEDOWN:

No es obligatorio incluir el Skakedown en el programa de reconocimiento.

El Shakedown podrá organizarse como un medio y una oportunidad de promoción y de prueba de los competidores.

La sesión de prácticas puede desarrollarse usando el recorrido de una Prueba Súper Especial o parte de una Prueba Especial del rally.

ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN:

Un concursante cuyo auto se avería durante el Shakedown y no llegue a tiempo como para asistir a la ceremonia de largada, debe comunicar a las autoridades de la prueba, para la asignación de puntos por presentación en largada promocional.

13.- REGIMEN PUNTUACIÓN DE CAMPEONATO:

Los puntos obtenidos en una clase no se computarán para otra. Serán proclamados con el título de "Campeón" de cada clase, los pilotos que hayan obtenido el mayor puntaje en cada clase y obtenido un triunfo(ver 8- A) .

Puntuación de la Clasificación General:

Grado 1	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	POSICION
	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1	PUNTOS

Grado 2	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	POSICION
	37,5	27	22,5	18	15	12	9	6	3	1,5	PUNTOS

Puntuación por etapa:

Grado 1	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8	POSICION
	12	9	7	6	5	4	3	2	PUNTOS

Grado 2	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	POSICION
	18	13,5	10,5	9	7,5	6	4,5	3	PUNTOS

13-A: RAMPA DE LARGADA:

Puntuación por asistir a la Rampa:

La presentación en rampa de largada de los vehículos otorgará 5 (cinco) puntos para el Campeonato cualquiera fuera su graduación, para ello las tripulaciones deberán concurrir con indumentaria de competición (exceptuando el casco para los autos), *la presencia de terceros **NO está autorizada***. La inasistencia no implicará sanción alguna.

La máquina para participar de la ceremonia en la rampa de larga debe tener al piloto correspondiente a la misma. Y previamente haberse **preinscripto** a través de la web., por el modo habitual. Como así también la verificación administrativa completa en el parque de asistencia.

(Ver además art. 20 y 20A)

Puntuación por Asistencia (Puntaje de Presentación):

Cualquiera sea la graduación de las PE, a cada tripulación se le asignará un punto por asistencia luego de regularizar la verificación técnica y administrativa previa. Este puntaje le será adjudicado al tripulante independientemente si el vehículo sufre algún tipo de exclusión en el desarrollo de la competencia.

13-B: Condición para ser campeón.

Haber ganado como mínimo una (1) competencia en la Clasificación General de su Clase.

Desempate de puntuación por clase, la regla para decidir el desempate entre Pilotos o Navegantes que hayan puntuado exactamente el mismo total de puntos será (en cada clase).

1. Mayor número de primeros lugares en clasificaciones generales
2. Mayor cantidad de Segundas o Terceras posiciones en clasificaciones generales de su clase.
3. Mayor cantidad de Competencias disputadas en la temporada en su clase.
4. Mejores puestos en ubicaciones, a partir de la 4ª ubicación, siendo esta mejor que la 5ª y así sucesivamente en clasificaciones generales de su clase.
5. En caso de mantenerse el empate la FSMD/CAMOD, determinará un ganador basándose en otras consideraciones que crea adecuadas.

13-C: Puntajes para el Gran Premio.

Solo sumarán puntos aquellos vehículos que hayan disputado al menos UNA (1) competencia anterior a la última competencia del Campeonato, en total (incluyendo el Gran Premio) deben haber participado en al menos 2 (dos) carreras. Esto es para cada clase.

Es decir si un piloto corre sólo la última fecha en una clase NO suma puntos aunque haya corrido una fecha anterior en otra clase.

Si algún vehículo que NO cumple esta condición culmina la competencia en algún puesto puntuable, no se lo tendrá en cuenta para el otorgamiento del puntaje y ascenderán los vehículos de los puestos inmediatamente inferiores hasta cubrir los puestos puntuables. El vehículo desplazado de la puntuación seguirá manteniendo su posición en la Clasificación final de la carrera y mantendrá, si le correspondiese por ubicación, el derecho de Podio y recibir los trofeos de premiación.

Para el caso específico de la última prueba del Campeonato, solo recibirán puntos los pilotos y/o navegantes que hayan intervenido anteriormente, como mínimo, en una prueba del Campeonato Santafesino durante el corriente año y en la clase en que se inscriben.

Los puntos correspondientes a la posición que hayan ocupado (piloto que corran por primera vez en el último Rally), le serán asignados a los competidores clasificados en la posición siguiente y así sucesivamente. Esto rige para todos los puntajes en juego: Presentación, etapas, Final y Power Stage.

14.- GRADUACION DE LAS COMPETENCIAS:

Las competencias podrán ser de 2 rangos distintos de distancias de pruebas especiales.

Competencias de graduación 1: la suma de kilometraje de todas las pruebas especiales deberá ser entre 90 y 120 km Competencias de graduación 2: la suma de kilometraje de todas las pruebas especiales deberá ser entre 120,1 y 150 km (con una tolerancia de 5% en menos).

De las fechas programadas al inicio del calendario solo se podrán establecer como competencias de graduación 2 la última competencia del año en forma obligatoria (gran premio) y opcionalmente como máximo hasta 2 competencias más según la FSMD considere para tal graduación.

15.- PRIORIDAD POR CLASE y ORDEN DE LARGADA:

Prioridades:

“ A ” Campeones y subcampeones propios y de categorías afines (acreditadas), y todo aquel piloto que FSMD así lo considere.-

“ B ” Campeones de categorías inferiores. Pilotos ubicados en los tres primeros puestos de la clasificación general de su clase de los Rallies Santafesino del año precedente y actual, y los terceros del campeonato anterior. Todo aquel piloto que la FSMD así lo considere.

“ C ” Pilotos que hayan obtenido puntaje en alguna prueba del Campeonato Santafesino de Rally disputada en el año actual, o anterior.

“ D ” Todos los pilotos que no tengan antecedentes deportivos.

Con el objeto de lograr ordenamiento en las largadas, en cada grupo de clase se ordenan por prioridades y el orden de las clases será el siguiente: Clase Moto 1; Cuatriciclos; Moto 2 y Moto 3.

Se reconocerán las prioridades y Ranking de otras Federaciones siempre y cuando los pilotos acrediten las mismas fehacientemente. La Dirección de la Prueba, con la anuencia del Comisario Deportivo tendrá la posibilidad de modificar el ordenamiento de alguna de las tripulaciones si lo considera oportuno o definir la posición de algún participante que no se encuentre encuadrado en estas combinaciones de acuerdo a sus antecedentes.

16.- ESPECIFICACIONES Y SEGURIDAD DE LA PRUEBA:

La primera etapa deberá superar el 50% del total de las PE y PSE programadas. Se exige, por razones de seguridad, que el promedio de velocidad en las PE y PSE no exceda los 120 km/h.

17.- POWER STAGE:

En cada competencia se definirá en el Reglamento Particular una prueba denominada como "Power Stage". Normalmente esta prueba será la última del Rally, siempre y cuando la distancia cronometrada a recorrer sea igual o superior a 5 km. de lo contrario se designará como "Power Stage" la PE inmediata anterior que cumpla con dicha característica.

Esta prueba podrá ser precedida por un Reagrupamiento y el Orden de Largada será el inicialmente establecido para el Día, aunque el Director de La Prueba con el acuerdo de los Comisarios Deportivos podrá realizar modificaciones sobre el mismo por razones de seguridad y/o promocionales.

La Clasificación General de la PE (Power Stage) debe ser calculada utilizando el tiempo empleado en la prueba más cualquier penalidad en tiempo que pudiera corresponder al Sector, incluyendo penalizaciones por falsa largada, chicanas, etc.

Para sumar puntos, un piloto debe estar clasificado en la Clasificación Final del Rally. Pero si un piloto aparece en la clasificación del Power Stage, pero no es clasificado en la Clasificación Final del rally, por ese motivo se reasignarán los puestos subsiguientes para la atribución de puntos.

Si la prueba es cancelada definitivamente antes de que la totalidad de los participantes de alguna clase determinada pueda completarla, las Autoridades de La Prueba podrán decidir que no se otorguen puntos en la misma.- De existir empate en tiempo, prevalecerá aquel que hizo mejor tiempo en la PE1, y de subsistir, el de la PE2 y así sucesivamente. Se cronometrará a la milésima de segundo.

17-B: PUNTAJE POR POWER STAGE:

Para las pruebas designadas como "Power Stage" en una competencia, se asignará a los pilotos clasificados en dicha prueba el siguiente puntaje:

Power Stage – Clasificación General PE (1° al 3°): 3, 2, 1 (Coeficiente 1)

Power Stage (Coeficiente 2): 4.5, 3, 1.5

Para acceder al puntaje, el piloto debe estar incluido en la Clasificación General del Día 2 (Clasificación Parcial) y/o en la Clasificación Final Oficial.-

18.- TIPOS DE PRUEBAS:

Pruebas Especiales (PE):

La distancia total de una PE deberá estar comprendida entre los 2,5Km como mínimo y los 30Km como máximo. Dentro de una PE no podrán haber rectas superiores a los 1200m de extensión. La superficie de una PE podrá ser de tierra, ripio o asfalto, siendo la composición de asfalto no mayor al 8000m de extensión.

Pruebas Súper Especiales (PSE):

La distancia total de una PSE deberá estar comprendida entre los 500m como mínimo y los 5000m como máximo. Dentro de una PSE no podrá haber rectas superiores a los 800m de extensión. La superficie de una PE podrá ser de tierra, ripio o asfalto, siendo la composición de asfalto no mayor al 5000m de extensión.

Para las tripulaciones que hagan abandono o cumplido con el Control Horario correspondiente en una Prueba Súper Especial, a esta se le asignará el mejor tiempo de la Clase más un (1) minuto, esto se hace extensivo a todas las tripulaciones que hayan cumplido con el Control Horario correspondiente a la PSE.

Todo vehículo de competición que este participando en la fecha del rally y tenga algún inconveniente mecánico en la prueba súper especial, la organización debe retirarlo hasta el parque de servicio o parque cerrado final según corresponda. El retiro de un vehículo también podrán hacerlo los miembros del equipo de éste, siempre con el aval de los Comisarios Deportivos actuantes.- Pruebas Súper Especiales Mixtas:

En caso de participar más de una tripulación por vez, el punto de largada debe ser adyacente uno de otro y el mismo procedimiento de largada debe ser utilizado para ambos vehículos a la llegada. En este contexto, se autoriza el uso de banderas amarillas indicando precaución. Si la bandera amarilla es mostrada tripulación inmediatamente debe reducir significativamente la velocidad.

Pruebas Súper Especiales Recursivas:

podrá haber PSE que se disputen recorriéndolas más de una vez por una misma tripulación, siendo el máximo de vueltas no superior a 3 (tres vueltas). En este caso se podrá utilizar una bandera de llegada (bandera a cuadros) y cartelería que indique cuando falta una vuelta.

Tramos de Enlace:

La distancia a recorrer en un Rally en concepto de enlace no podrá exceder el kilometraje previsto para PE y/o PSE. La velocidad máxima en los tramos de enlace quedará establecida por las normas de tránsito local, provincial y/o nacional. Toda tripulación deberá costear las infracciones de tránsito que comentan en un tramo de enlace.

Características de las Pruebas Especiales (PE) y Pruebas Súper Especiales (PSE):

El desarrollo de las PE y PSE estarán regidas por lo establecido en las prescripciones Generales de Rally.

Seguridad de los Tramos:

Los organizadores deben extremar los recursos en el momento de seleccionar los caminos, organizando los operativos de corte para el acceso de público a los sectores de carrera. Se exige que el paso de vehículos particulares se corte 90 minutos antes de la pasada y el paso peatonal 60 minutos antes de la pasada. Una vez culminada la PE y/o PSE se deberá liberar el tránsito vehicular y peatonal 30 minutos después de que el vehículo de "barrido" llegue al final de la prueba. En lo posible todas las pruebas deberán tener una sola cabecera y su recorrido del tipo trébol de tal modo que, el enlace hacia el parque de asistencia sea lo más corto posible.

Desvíos:

Con el fin de ajustarse a las reglamentaciones en las pruebas y apelando a la seguridad de la tripulación y del público presente; se deben estudiar todas las alternativas posibles sin aumentar los riesgos, diseñando sectores para reducir la velocidad, estos pueden ser: deja caminos, desvíos provisorios o chicanas; siempre manteniendo el ancho del camino que se está transitando y con el piso debidamente compactado. La creación artificial de lomas o vados, quedan bajo la estricta supervisión de FSMD y el organizador.

En cada chicana o desvío habrá un "Juez de hecho" que deberá llevar una planilla registrando el paso de cada auto de competición y su paso por la chicana. Dicha planilla será entregada al vehículo de barrido para su posterior entrega al Director de Carrera. En el caso de infracciones, deberá ampliar lo observado redactando un informe detallado de la situación.

Sanciones en desvíos:

Al piloto que NO haga el desvío de camino, se aplicará una penalización de un (1) minuto en la primera oportunidad; dos (2) minutos en la segunda; cuatro (4) minutos en la tercera y la exclusión en una cuarta ocasión. En cada desvío habrá una persona de control que deberá llevar una planilla con los números de cada vehículo de competición y su paso. El informe del "chicanero" será tomado como prueba ante la posibilidad de aplicación de sanciones.

Desvíos obstruidos:

Cuando una tripulación se encuentre con un desvío obstruido deberá detener la marcha a velocidad cero y arrancar nuevamente. El no cumplimiento de esto, traerá aparejada las sanciones que establece el ítem anterior.

Intervalo de largada:

En el orden de largada de una PE las tripulaciones estarán distanciadas entre sí por un tiempo no mayor a 2 minutos. En PSE este intervalo no debe superar el minuto. Quedará a criterio de los Comisarios Deportivos distanciar una tripulación de otra por más tiempo que el estipulado, con el único objetivo de salvaguardar la seguridad de las tripulaciones .

Casos Especiales:

En el caso de disputarse alguna PE o PSE el día viernes como sección 1 de la etapa 1, el orden de largada de la sección 2 no sufrirá modificaciones aunque haya excedido el 10% del recorrido total.

Controles Horarios (HC):

Todo vehículo deberá ingresar por sus propios medios dentro de la zona de pancartas de un CH.

Casos Especiales:

En el caso de disputarse alguna PE o PSE el día viernes como sección 1 de la etapa 1, el orden de largada de la sección 2 no sufrirá modificaciones aunque haya excedido el 10% del recorrido total.

Controles Horarios (HC):

Todo vehículo deberá ingresar por sus propios medios dentro de la zona de pancartas de un CH.

19.- TOMA DE TIEMPOS:

Los tiempos empleados por los participantes en las PE y PSE serán tomados con una precisión de una décima de segundo (0,1 segundo). Estos se sumarán a sus otras penalizaciones expresadas en tiempo para conformar la clasificación de la prueba.

Por excepción o ante problemas que puedan sufrir los relojes y/o células fotoeléctricas los tiempos podrán tomarse con precisión de segundos.

19-A: CARNET DE CONTROL:

Cada participante es responsable de:

- su carné de control
- entregar el carné de control en los controles y de la precisión de las anotaciones.
- toda anotación efectuada en el carné de control.

El oficial deportivo correspondiente es la única persona autorizada para efectuar anotaciones en el carné de control, excepto en el caso de las secciones marcadas "para uso del participante".

La ausencia del sello o de la firma de cualquier control, la ausencia de una anotación del tiempo en un control horario, o la falta de presentación del carné de control en cada control, el piloto en cuestión se considerará retirada en ese control. Esta información la comunicará el Director de la Prueba al final de la sección. Cualquier divergencia entre los tiempos anotados en el carné de control del piloto respecto a los registrados en los documentos oficiales del rally constituirá un asunto a investigar por parte del Director de la Prueba.

20.- LARGADA SIMBOLICA DEL RALLY:

El organizador de cada competencia podrá realizar una ceremonia de largada protocolar, deberá ser indicado en el Reglamento Particular. Su trayecto o enlace desde y hacia parque de asistencia, parque cerrado inicial, o PE/PSE, será obligatorio y acorde a libro de ruta. El ordenamiento en la largada simbólica queda a criterio del promotor; organizador u oficiales deportivos.

20-A: SOLO podrá largar en este acto el vehículo participantes que cuente y sea conducido por el piloto inscripto para ese vehículo, correspondiente al número de la máquina(**ver también ARTÍCULO 13A**).

21.- REORDENAMIENTO DE LARGADA:

Al final de cada etapa por motivos de seguridad, si un participante justifica con su actuación o antecedentes el hecho de ser mejorado en su orden de largada, el Comisario Deportivo podrá reordenar a las tripulaciones, para definir el orden de largada de la etapa siguiente. Para la Segunda Etapa y como consecuencia de la figura del "Reenganche" los pilotos que accedan al mismo serán reubicados, a continuación del último clasificado en la 1er etapa, largando en un intervalo no mayor a los 4 minutos, de acuerdo al criterio del Comisario Deportivo quien evaluará lo desarrollado por cada piloto en la etapa anterior, quedando distanciados a no menos de un minuto del piloto que lo precede.

21 A: AYUDA A OTRO PILOTO:

Se considerará exclusión a los pilotos participantes, 2, 3 o los que fuesen o hayan participado en **"ayuda mecánica, NO sanitaria, incendio, accidente, intercambio de piezas, remolque, ect . y Fuera de asistencia entre ellos.**

22.- PENALIZACIONES EN CHICANAS, REDUCTORES DE VELOCIDAD:

Sanciones por NO respetar el recorrido tal cual lo establece el libro de ruta. Primera vez: un (1) minuto de penalización.

Segunda vez: dos (2) minutos de penalización. Tercera vez: cuatro (4) minutos de penalización. Cuarta vez: exclusión.

22-A: Otras penalizaciones pueden ser impuestas por los comisarios deportivos, si así lo consideran, contando con los elementos necesarios como para actuar y/o basados en el informe del Juez de Hecho. En esos casos, la penalización mínima por el hecho de que se mueva del lugar original o derribe un elemento demarcatorio (poste/estaca/cubierta) en una chicana y/o desvío será de diez segundos (10").

22-B: Rotondas o bucles:

Las rotondas o bucles se deben tomar tal y como se indica en el libro de ruta.

Los comisarios deportivos penalizarán al participante que no sigan esta ruta indicada. Penalización mínima diez(10) segundos.

Penalización por no hacer la rotonda y/o bucle: un (1) minuto por cada vez.

23.- REENGANCHE:

Todo participante que pueda acceder al reenganche deberá entregar su máquina al Parque Cerrado 30 minutos antes de la hora establecida como apertura de Parque Cerrado.

Participantes admitidos:

Podrán ser admitidos para reengancharse en la etapa siguiente, todos aquellos pilotos que hubieran hecho abandono durante la etapa anterior. Serán también comprendidas en esta admisión, las que hubieran sido sancionadas con la exclusión de la etapa, por las autoridades de la prueba.

Solicitud de Reenganche:

Los participantes que pretendan reengancharse deberán presentar una solicitud de reenganche firmada por él. Para presentar dicha solicitud el piloto tendrá 30 minutos luego de publicada la clasificación oficial de la etapa donde se produjo su abandono.

Piloto Accidentado:

Para ser admitido el reenganche del participante que haya sufrido un accidente, y donde debiera ser atendidos por el servicio médico dispuesto para la prueba, deberá presentarse sin excepción alguna, el certificado de alta médica definitiva, emitido por él o los médicos actuantes, en el que conste la capacidad psicofísica para continuar la competencia.

Vehículo siniestrado:

Para reengancharse, todo aquel piloto que haya sufrido un accidente, y a causa del mismo, se hubiera producido su abandono, deberán presentar previamente el vehículo involucrado para su revisión a él o los comisarios técnicos de la prueba inmediatamente después de que el vehículo haya ingresado al parque de asistencia. De acuerdo al informe de los Técnicos, será el Comisario Deportivo el único facultado para autorizar su continuidad o no en la competencia.

Reenganche denegado:

No será permitido el reenganche, a ningún tripulante al que las autoridades de la prueba hayan aplicado su exclusión por incumplimiento del reglamento técnico vigente. Tampoco les será admitido el reenganche a los participantes que su exclusión haya sido motivada por comportamientos antideportivos o indecorosos, de ellos o integrantes de sus equipos.

24.- SUSPENSION TOTAL O PARCIAL DEL RALLY:

Si después del cierre de inscripciones y por cualquier circunstancia, la realización de un Rally se suspende, habiéndose disputado parcialmente el recorrido de las Pruebas Especiales, cuando el mismo se interrumpa, el puntaje será asignado de acuerdo al criterio descrito a continuación. El Comisario Deportivo está facultado para aceptar una propuesta de la Dirección de la Prueba, modificando el cronograma primitivo, a través de la repetición de algunas de las Pruebas Especiales programadas para lograr alcanzar el mínimo de kilometraje necesario para que el Rally otorgue el puntaje parcial o completo.

Suma en Km de las PE/PSE inferior al 25%: no se otorga puntaje.

Suma en km de las PE/PSE entre 25% y 50%: 50% del puntaje previsto para el total de la prueba. Suma en km de la PE/PSE superior al 50%: 100% del puntaje previsto.

25.- REGIMEN DE PARQUE CERRADO:

Los pilotos deberán respetar en todo momento el régimen de parque cerrado. Sólo los Oficiales Deportivos y/o pilotos están autorizados a empujar una máquina en competición dentro, a la Entrada o a la Salida del Parque cerrado, en una largada, en un control horario, reagrupamiento o final de etapa.

26.- ASISTENCIA:

Para las pruebas que se disputen por el Campeonato Provincial las reparaciones deben llevarse a cabo sólo en el Parque de Asistencia. Sin embargo el piloto usando solamente el equipamiento que llevan a bordo del vehículo de competición, sin asistencia física externa pueden hacer reparaciones en cualquier momento, salvo en los lugares que son específicamente prohibidos, de acuerdo a lo establecido por las prescripciones Generales de Rally y RPP. Los sectores donde esté permitida la asistencia, deberán estar claramente marcados en el Libro de Ruta y RPP, de lo contrario las reparaciones se harán exclusivamente en el Parque de Asistencia. Serán válidas las definiciones de "Asistencia Prohibida" las que establece las prescripciones Generales de Rally.

Dentro de los sectores con régimen de parque cerrado, queda terminantemente prohibida la asistencia bajo pena de exclusión pronunciada por los Comisarios Deportivos.

27.- TIEMPO FLEXIBLE «FLEXI»:

Los organizadores disponer la opción de "Tiempo Flexible" en el Parque de Asistencia. Será de hasta 20 minutos para las asistencias intermedias y de hasta 45 minutos para la asistencia final del día 1. Excedido el tiempo flexible, regirá la penalización de 10 segundos por minuto de atraso, considerándose para la puesta fuera de carrera el tiempo de 15 minutos como atraso del sector.

28.- PARQUE CERRADO FINAL:

Todas las máquinas clasificadas quedarán en un Parque cerrado Final. El primer; segundo y tercer participante clasificado de cada clase, serán llevados al recinto donde se efectuará la revisión técnica final. Los Comisarios de la prueba tienen la facultad de disponer la revisión de cualquier otra máquina que consideren. Los Comisarios Técnicos encargados de la verificación, con la anuencia del Comisario Deportivo, podrán requerir a un concurrente la entrega de cualquier componente mecánico o parte de él, según éstos lo crean necesario.

Liberación del Parque Cerrado:

Solamente el Director de la Prueba, con la anuencia de los Comisarios Deportivos podrá disponer la liberación de ese Parque Cerrado luego de transcurrido ese tiempo, o vencidos los plazos reglamentarios. Todas las tripulaciones que hagan abandono en la segunda Etapa, no deberán retirarse del lugar de la competencia sin autorización previa del Comisario Deportivo, el no cumplimiento de esta normativa, está penalizado con el retiro de todos los puntos obtenidos en la Primera Etapa.

29.- TECNICA FINAL :

Si en la técnica final un piloto es excluido de la carrera por algún motivo de orden técnico, a este le serán retirados la totalidad de los puntos obtenidos en la fecha del Rally que se disputa.-

Los comisarios técnicos pueden verificar las marcas/precintos en cualquier momento y al finalizar el rally pueden desensamblar las partes para comprobar su conformidad. Negarse a una comprobación en cualquier momento traerá aparejada la exclusión parcial o total por técnica según sea el caso para revisión. La verificación será llevada a cabo tanto a discreción de los Comisarios, como virtud de una protesta o mediando la recomendación del Director de la Prueba y/o el Delegado Técnico a los Comisarios Deportivos.

30.- REEMPLAZO DE COMPONENTES MECANICOS:

Cambio de Motor:

Solo se autoriza el cambio de motor en caso de ABANDONO EN LA PRIMERA ETAPA.

Los participantes que abandonen durante la primera etapa y presenten su intención de participar de la segunda etapa, pueden proceder al cambio de motor.

En este caso, los comisarios técnicos procederán al sellado (o precintado) del nuevo motor. Las autoridades técnicas están facultadas para retener cualquier elemento del motor defectuoso.-

Cambio de Componentes:

El recambio componentes mecánicos no tendrá cupo. Los elementos colocados en el vehículo de competición serán sellados y/o precintados en la verificación técnica inicial. Por otra parte, los conjuntos de componentes de repuesto se sellarán en el caso de que sean instalados en los vehículos durante el evento. El cambio de todo componente mecánico se deberá llevar a cabo solo en el recinto de parque de asistencia y bajo el control de los Comisarios Técnicos. Cualquier recambio de componentes mecánicos fuera del recinto de asistencia o sin la supervisión de los Técnicos será penado con la exclusión del vehículo pronunciado por los Comisarios Deportivos.

31.- TRANSMISIONES.

En cada máquina se pueden usar en cada rally cajas de cambios de repuesto y juego repuestos (frente y/o centro y/o parte trasera).

Los colocados en la máquina se marcarán / sellarán en la verificación técnica inicial. Los conjuntos de repuesto se sellarán en el caso de que sean instalados en el mismo durante el evento. La aplicación de esta regla a otros inscriptos queda librada a criterio de los fiscalizadores. Todos los componentes se identificarán con precintos cuyos números serán registrados.

Las cajas de cambio, podrán cambiarse en cualquier parque de asistencia, siempre los delegados técnicos hayan sido informados con antelación de la intención de hacerlo.

Con la condición de que los precintos y las marcas de la caja de cambios permanezcan intactos. Las partes pueden volver a utilizarse en la misma máquina.

32.- NOTIFICACIONES FSMD-CAMOD:

Las disposiciones y decisiones deportivas adoptadas por FSMD estarán a disposición de los interesados en nuestra sede o en el sitio web oficial, cuando estas sean de carácter genérico y desde su notificación fehaciente por vía postal, telegráfica o electrónica adjuntándose a los términos y condiciones de licenciamiento deportivo. Cuando la decisión corresponda a los Comisarios Deportivos en ejercicio de sus funciones, la notificación se hará en forma personal, debiendo en tales casos asegurarse que los destinatarios de la medida la hayan conocido. La publicación de tales disposiciones y decisiones deportivas no generará otra responsabilidad que la deportiva para las Autoridades que las adoptan o el Ente Fiscalizador que corresponda, por lo tanto, los afectados no podrán valerse de ellas para intentar demanda alguna bajo pena de Descalificación.

33.- CEREMONIA DE PODIO Y ENTREGA DE TROFEOS:

Se entregarán trofeos a las primeras tres (3) tripulaciones de la clasificación general de cada clase. Si algún vehículo de las tripulaciones premiadas es excluido por técnica, la tripulación deberá devolver los trofeos al organizador/promotor, caso contrario podrán ser sancionados por FSMD. Las características de la ceremonia quedan a cargo del organizador/ promotor.

34.- ELEMENTOS DE MEDICIÓN Y CONTROL.

Todos los aparatos de medición y control (cronómetros, transponders, computadoras, calibres, pistolas de velocidad, balanzas, tester's de combustible o cualquier otro elemento necesario para las tareas mencionadas), utilizados por la FSMD de la Provincia de Santa Fe, a través de sus Oficiales Deportivos para la fiscalización y control de las competencias, son inapelables e inobjetables.

35.- ACTOS ANTIDEPORATIVOS.

Serán pasibles de Sanción las conductas antideportivas de las tripulaciones, o contrarias al correcto comportamiento que deben observar las mismas, los agravios, las agresiones, manifestaciones públicas y/o actos de indisciplina; aunque tengan lugar fuera del marco de los actos que componen la manifestación deportiva y/o sean cometidos por miembros notorios de un equipo relacionado con una tripulación, teniendo

como consecuencia, sanciones previstas que van desde el apercibimiento hasta la suspensión y descalificación de la tripulación.-

REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO RALLY SANTAFESINO 2026.

