



FEDERACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO
DEPORTIVO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA

www.fradcba.com.ar

**REGLAMENTO GENERAL
DEL
CAMPEONATO

CORDOBÉS
de
RALLY**

-2018-

Art. 01. Disposiciones Generales.

La Federación Regional de Automovilismo de la Provincia de Córdoba, organiza por intermedio de su Comisión Deportiva el **Campeonato Cordobés de Rally 2018** que es de su propiedad, que otorga los títulos de Campeón Provincial por Clase, uno para pilotos y otro para navegantes. El Campeonato Provincial de Rally estará integrado por un máximo de **nueve (9)** pruebas puntuables, incluidas en el Calendario Deportivo de la especialidad. Dichas pruebas serán exclusivamente autorizadas y aprobadas por la F.R.A.C.

Art. 02. Reglamentaciones.

Serán de aplicación todas las reglamentaciones, prescripciones y regulaciones dictadas por la F.R.A.C., las contenidas en el R.D.A. y sus Anexos; el C.D.I.; las Prescripciones Generales de Rally, las aquí contenidas y las que se legislen en el futuro por la F.R.A.D.C. Queda derogada toda reglamentación de cualquier otro campeonato.

El título de Campeonato Cordobés de Rally y el logotipo de la F.R.A.D.C. deben obligatoriamente aparecer en la tapa del R.P.P. y el Libro de Ruta, de cada rally del presente certámen, como así también en la faja de publicidad oficial ubicada en ambas puertas delanteras según Art. 36 del presente reglamento, en la publicidad ubicada en la estructura de la rampa de largada y podio final del Rally, los Anexos, en la primera página o tapa del Libro de Cómputos y en los afiches, el podio o publicidad del evento, caso contrario el Organizador será pasible de una **multa** de pesos **dieciocho mil (\$ 18.000.-)**. Este Reglamento tiene vigencia a partir del 1 de Enero de **2018** y vence el 31 de Diciembre de **2018**.

Art. 03. Graduación y Puntaje.

Las pruebas de Rally serán de **dos** grados de coeficientes. Siete (7) eventos serán de coeficiente **UNO** y dos (2) de coeficiente **DOS**.

Los puntos adquiridos por las tripulaciones en cada prueba serán los asignados según las escalas que se especifican:

A. Los eventos de coeficiente **UNO** otorgarán el siguiente puntaje:

Posición	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
Puntos	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

B. Los eventos de coeficiente **DOS** otorgarán el siguiente puntaje:

PRIMER ETAPA

Posición	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°
Puntos	12	9	7	6	5	4	3	2

SEGUNDA ETAPA

Posición	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°
Puntos	12	9	7	6	5	4	3	2

CLASIFICACIÓN GENERAL

Posición	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
Puntos	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

Asimismo, se dará a cada tripulación **cuatro (4) puntos** por presentación en cada competencia, a condición de que hagan efectiva la verificación administrativa y técnica previa, y registre paso como mínimo, en el Primer Control Horario. Los puntos adjudicados por presentación se acumularán en cada prueba. En la **ante última** fecha del campeonato se otorgará a cada tripulación, **veinticinco (25) puntos** por presentación, mientras que en la **última** fecha se otorgaran **cincuenta (50) puntos** por presentación.

Si una tripulación es excluida de la competencia por anomalías técnicas, pierde **todos** los puntos logrados hasta ese momento en esa competencia, (puntos de presentación, por etapas y/o por clasificación general).

03.01. "Power Stage":

Cada fecha tendrá una prueba especial llamada "Power Stage", que será la última de la competencia (no se consideran Pruebas Súper Especiales), y cuya clasificación otorgará puntos de bonificación a dicha fecha:

Posición:	1°	2°	3°
Puntos:	3	2	1

En caso de empate en el tiempo del "Power Stage", el concursante que haya empleado al mejor tiempo en el primer tramo cronometrado, será proclamado ganador. Si esto no fuera suficiente, se tendrán en cuenta los tiempos del segundo, tercero, cuarto, etc en tramos cronometrados. El mismo método se utiliza para empates de cualquier puesto.

Art. 04. Tiempos. Los tiempos empleados por las tripulaciones en las P.E. serán tomados indistintamente con una precisión en décimas de segundo (0,1 seg.) o bien en centésimas de segundo (0,01 seg.). Estos se sumarán a sus otras penalizaciones expresadas en tiempo para conformar la clasificación de la prueba.

- a. Todas las mesas de Control Horario (C.H.), C.H. Largada Prueba Especial, C.H. Entrada y Salida Parque de Asistencia, C.H. de Entrada y Salida Parque Cerrado, C.H. Entrada y Salida Reagrupamiento deberán tener en carácter de obligatorio, reloj impresor, reforzado con relojes digitales sin impresión.
- b. Las largadas de P.E. se realizarán obligatoriamente con semáforo, dicho semáforo deberá contar con dos relojes, uno analógico y el otro digital el cual enciende una luz roja cuando faltan diez segundos (10") para la hora de largada y prende una luz verde en el horario de largada. Además debe contar con célula foto eléctricas que estarán dispuestas a cuarenta centímetros (40 cm.) de la línea de largada para controlar el adelantamiento, conectadas a un reloj impresor. En el supuesto de falla del sistema, previo informe a la Dirección de la Prueba, se autorizara la largada en forma manual.
- c. Las llegadas de P.E. serán controladas con barreras de células foto eléctrica conectada a un reloj impresor reforzadas con relojes digitales sin impresión, obligatoriamente.

Art. 05. Suspensión total o parcial de un Rally. Cuando, por cualquier circunstancia, el recorrido de un Rally deba suspenderse total o parcialmente, para la asignación de puntos se tendrá en cuenta lo siguiente:

- a. Si se hubiese disputado hasta el veinticinco por ciento (25 %) del recorrido total de Pruebas Especiales programadas, se lo considerará como no válido para el Campeonato y las clasificaciones se declararán desiertas a los efectos del puntaje.
- b. Si se hubiese completado entre el veinticinco (25 %) y el cincuenta (50 %) por ciento del recorrido total de las Pruebas Especiales programadas, la Clasificación general de cada clase asignará el cincuenta (50 %) de los puntos correspondientes.
- c. Si al decidirse la suspensión total de un Rally, o como consecuencia de la suspensión parcial de algunos sectores, se hubiese recorrido más del cincuenta (50 %) por ciento del kilometraje previsto para las Pruebas Especiales programadas, la Clasificación General de cada Clase asignará el total de puntos correspondientes a la graduación del Rally.

Art. 06. Características de las Pruebas

El presente campeonato estará compuesto por pruebas de coeficiente uno y dos.

Las competencias deberán tener las siguientes características:

Coficiente Uno:

- a. Se desarrollarán durante **dos (2) días**.
- b. El recorrido total de P.E. tendrá una distancia de entre **80 Km. y 110 Km.** y constará de **4 a 12 P.E.**
- c. El primer día será destinado para el relevamiento de los caminos, las verificaciones administrativa y técnica previas, el “shakedown”, la disputa del “Súper Especial” y posteriormente la rampa simbólica de largada.
- d. El segundo día se completará la actividad con la disputa de las restante pruebas especiales.
- e. Entre los dos diagramadas en el mismo día, habrá una asistencia de 45’.

Coficiente Dos:

- a. Se desarrollarán durante **tres (3) días**.
- b. El recorrido total de P.E. tendrá una distancia de entre **115 Km. y 135 Km.** y constará de **6 a 14 P.E.**
- c. El primer día será destinado para el relevamiento de los caminos, las verificaciones administrativa y técnica previas, el “shakedown”, la disputa del “Súper Especial” y posteriormente la rampa simbólica de largada.
- d. Durante el segundo y tercer día se completará la actividad con la disputa de las restante pruebas especiales divididas en dos Etapas.

En todas las competencias el total de kilometraje de **enlace no podrá exceder de 320 km.**

Las pruebas de clasificación tendrán un mínimo de dos kilómetros y medio (2,5 Km.) y máximo de recorrido de (30 km.) treinta kilómetros.

Se exige, por razones de seguridad, que el promedio de velocidad en P.E. no exceda los 120 Km/h.

Los Clubes organizadores deben extremar los recursos en el momento de seleccionar los caminos, descartando aquellos que presenten rectas prolongadas (de más de 1200 mts.) en las que sea necesario mantener velocidades sostenidas muy altas durante mucho tiempo, si las hubiere el Organizador deberá implementar sectores para reducir la velocidad, tales como ingresos a campos, desvíos en caminos laterales, chicanas artificiales removibles, etc.

En el caso de implementar chicanas artificiales removibles estas se deberán ajustar en un todo a lo dispuesto en el diagrama adjunto (página 23).

Las pruebas Clasificadoras podrán repetirse como máximo dos (2) pasadas por rally.

En un mismo día no se podrán repetir pruebas Clasificadoras en sentido contrario a las realizadas, ni tampoco en forma parcial.

El tiempo mínimo que debe haber entre el fin de una Etapa y el comienzo de otra, no será menor a ocho (8) horas.

Este tiempo será de control horario de entrada a Parque Cerrado final de Etapa y el control horario de salida del inicio de la Etapa siguiente.

Los reagrupamientos programados se harán exclusivamente a la salida del parque de asistencia.

Los organizadores deberán disponer la opción de **“TIEMPO FLEXIBLE”** en el ingreso a los parques de asistencia **tipo uno**.

En estos casos se procederá de la siguiente manera:

➤ **Asistencia Final (45 minutos)**

El tiempo flexible será de un máximo de 45 minutos

a.- Si el Parque de Asistencia es adjunto al Parque Cerrado los autos de competición ingresan a este en el horario que le corresponde (Art. 18.6.11 de las Prescripciones Grales.). A partir del momento que se habilita el parque de asistencia pueden retirar su auto en el instante que lo consideren conveniente,

dentro del periodo de tiempo establecido, tomando 45 minutos de asistencia y retornar el automóvil al Parque Cerrado.

b.- Si el Parque de Asistencia es alejado del Parque Cerrado se establecerá una zona de Reagrupamiento en las cercanías del ingreso a aquel, las tripulaciones podrán ingresar su auto al Parque de Asistencia mientras dure el tiempo flexible, tomar los 45 minutos de asistencia, y luego cumplir con lo que reste de la prueba.

➤ Asistencias Intermedias (30 minutos)

El tiempo flexible será de un máximo de 25 minutos, los autos podrán ingresar directamente o pasar a un Parque Cerrado del que podrán ser retirados dentro de ese tiempo. Excedido este, 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.

El procedimiento será seguido de un Reagrupamiento donde se reagrupara a los participantes para continuar la prueba.

Los Clubes organizadores deberán nombrar veedores en cantidad suficiente para controlar los tramos de enlaces y que se respeten estrictamente las leyes de tránsito, reservándose la F.R.A.D.C. la facultad de nombrar veedores para reforzar la tarea indicada.

Las tripulaciones que cometan alguna infracción, se aplicará lo dispuesto en un todo en el Art. 11.1 a 11.3.3 de las Prescripciones Generales de Rally.

Si la distancia entre Parque de Asistencia (salida y entrada) supera los 100 km debe disponerse una zona suplementaria de reabastecimiento, según lo establecido en el Art. 24 del presente Reglamento.

Art. 07. Prueba de Autos de Competición (Shakedown). En todos los rallies de este campeonato, el Club Organizador deberá programar un "Shakedown" (prueba de autos de competición) el día del comienzo de la primera Etapa; debe figurar en el RPP el horario y el lugar, y en el libro de ruta su recorrido.

Únicamente podrán realizar esta prueba, los vehículos y las tripulaciones que hayan realizado las Verificaciones Técnicas y Administrativas previas en el horario establecido para ello, no pudiendo hacerlo aquellos que hagan la Verificación el día de la largada de la 1º etapa, por cuestiones excepcionales

Dicha prueba de autos de competición se realizará en un tramo de alguna P.E. del Rally, el mismo deberá tener un ingreso y una salida que no sea por el mismo camino.

Se deberá montar obligatoriamente el dispositivo de seguridad y sanidad de acuerdo a la largada de una P.E.

Esta prueba las tripulaciones habilitadas deberán efectuarla en las mismas condiciones que de carrera (indumentaria completa, cascos, etc.).

Art. 08. Vehículos Permitidos. Podrán participar en competencias puntuables del Campeonato Cordobés de Rally los vehículos comprendidos en la reglamentación técnica de las Categorías Clases Maxi Rally, RC2N, A1, N1, RC5, N7 y U.T.V., dentro de la organización de una prueba con puntaje por el presente Campeonato.

08.01 Copa RC5 LIGHT.

- a. Podrán participar pilotos cuyos vehículos se encuentren bajo la reglamentación técnica de la Clase "RC5 LIGHT".
- b. Van a puntuar dentro de la Clase RC5 pero tendrá una clasificación separada como "Copa RC5 LIGHT", es decir, que un auto podría ser tercero en la clase RC5 y a su vez ganador de la "Copa RC5 LIGHT". Será condición para esta copa un mínimo de tres (3) autos largando el rally, caso contrario solo sumarán dentro de la clase RC5.
- c. El puntaje otorgado para la "Copa RC5 LIGHT" será el dispuesto en el art. 03 del presente Reglamento.

08.02 Copa CORDOBA TRUCK

- a. Podrán participar pilotos cuyos vehículos se encuentren bajo la reglamentación técnica de la Clase "CÓRDOBA TRUCK".
- b. Van a puntuar dentro de la Clase N7 pero tendrá una clasificación separada como "Copa CÓRDOBA TRUCK", es decir, que un auto podría ser tercero en la Clase N7 y a su vez ganador de la "Copa CÓRDOBA TRUCK". Será condición para esta copa un mínimo de tres (3) autos largando el rally, caso contrario solo sumarán dentro de la Clase N7.
- c. El puntaje otorgado para la "Copa CORDOBA TRUCK" será el dispuesto en el art. 03 del presente Reglamento.

Nota: La categoría N7 caducará su participación en el Campeonato Cordobés de Rally al concluir el certamen 2019.

Art. 09. Mínimo de Participantes. Para que un Rally otorgue puntaje para el campeonato Cordobés; en la largada de la Primera Etapa, deberán partir un mínimo de veinte (20) automóviles de la Categoría, independientemente de las Clases, habilitados para largar.

Art. 10. Mínimo de Vehículos por Clase. Se exigirá un número mínimo de cuatro (4) participantes en cada una de las Clases A1, N1, RC5, N7 y U.T.V. para el otorgamiento de puntos y para las Clases RC2N y Maxi Rally -entre ambas-, deberán juntar como mínimo cuatro (4) vehículos, de no alcanzar el mínimo en los casos antes mencionados, se le otorgará el 50 % (cincuenta por ciento) del puntaje estipulado a los vehículos que se encuentren presentes. Para todas las Clases el mínimo de vehículos exigidos en el presente reglamento, se deberá contar al momento de finalizar la Verificación Técnica y Administrativa Previa.

Art. 11. Organización de las Pruebas. Todas las pruebas que integren el presente campeonato deberán ajustarse en un todo a las normas y reglamentaciones dispuestas por la F.R.A.C., para la especialidad Rally, más lo contenido en este Reglamento. En todos los casos serán de aplicación las Prescripciones Generales de Rally, con las modificaciones aprobadas por la F.R.A.C., para el año 2018. El Club Organizador es el único responsable de toda la organización del Rally y del correcto cumplimiento de todas las normas contenidas en las P.G.R., de lo previsto en el R.D.A., en el R.P.P., el presente Reglamento General y demás resoluciones de la F.R.A.D.C. en particular. El Club Organizador dispondrá los días y horarios de las Verificaciones Técnicas y Administrativas Previas, previo acuerdo del Club Organizador y el Comité Ejecutivo.

Art. 12. Pilotos y Navegantes. A los efectos de su perfecta individualización, para la asignación de los puntos, se considerará como Piloto al primero que figure inscripto, en la ficha de inscripción y como Navegante al segundo Piloto, aunque este posea Licencia de Piloto y conduzca el automóvil en parte del rally.

Art. 13. Licencias. Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato Cordobés de Rally, los pilotos y navegantes deben poseer la Licencia extendida por la F.R.A.D.C. En caso de competir algún piloto o navegante con licencias zonales de otra Federación afiliada a la C.D.A. o Licencia Nacional, se dispondrá lo establecido en el Art. 66 "CAMPEONATOS REGIONALES" del R.D.A. y resolución de Comité Ejecutivo respectiva, a los efectos del puntaje, su clasificación no será tenida en cuenta, asignándose los puntos correspondientes al piloto o navegante que le siguiera en la clasificación final de su clase. Pudiendo participar en estas condiciones en una sola competencia del presente Campeonato.

SE EMITIRÁ UNA LICENCIA DE CONCURRENTES POR CADA AUTO QUE PARTICIPE EN UNA COMPETENCIA. (Según Cap. II Art. 40.1 del RDA)

Art. 14. Ranking por Clase: Se ordenará de acuerdo al ranking del campeonato actualizado. Los pilotos no renqueados serán ubicados de acuerdo a criterio del C.D.

Teniendo en cuenta la evidente diferencia de velocidad entre los autos de las distintas clases, se ordenarán los pilotos para la Largada de la Primera Etapa, de la siguiente manera: **Maxi Rally – RC2N – A1 – N1 – RC5 – N7**. En el caso de los **UTV** estos serán ubicados en el orden que determine el CD teniendo en cuenta la característica de cada competencia.

Art. 15. Reordenamiento de Largada. El orden de largada de la segunda etapa será manteniendo el mismo orden de la Clasificación Gral. de la etapa anterior y sin tener en cuenta la división por clases establecida para la primer etapa. Los Comisarios Deportivos de la competencia podrán -por cuestiones de seguridad u otras de importancia, a su criterio-, reordenar el mismo.

Art. 16. Intervalo entre autos para pilotos de Prioridades. Durante todo el recorrido del Rally, independientemente de su clasificación, todos los pilotos dispondrán de un intervalo mínimo de un (1) minutos con el auto que lo preceda en la largada de una etapa, y entre el ultimo piloto de una clase y el primero de la clase siguiente el intervalo minimo será de tres (3) minutos. Esto podrá se modificado por razones de seguridad por los CD.

Art. 17. Premios e Inscripciones. Se ha dejado al Organizador de la competencia, el establecer o no, una cantidad de dinero en premios, por lo que no existe la obligatoriedad de abonar premios. Las Instituciones organizadoras, podrán cobrar el derecho de inscripción de cada participante a estipularse en cada competencia.

Las Entidades organizadoras de las competencias, les otorgarán a las tripulaciones ganadoras de la competencia, -en cada una de sus clases-, el dinero equivalente al monto abonado por inscripción.

Art. 18. Cierre del Registro de inscripciones. Se deberá tener en cuenta lo previsto sobre el particular en el R.D.A., y en un todo de acuerdo con lo determinado en el Art. 5.1. de las Prescripciones Generales de Rally.

El cierre del Registro de Inscripciones será establecido en el Reglamento Particular de cada competencia pero teniendo como límite el segundo día anterior al previsto para el inicio del Rally. La inscripción se podrá realizar personalmente, en la F.R.A.C. o en el Club Organizador, o por remisión de un telegrama con copia, o FAX, conteniendo las siguientes especificaciones:

- a) Nombre de la competencia para la que solicita la inscripción.
- b) Nombre y Apellido del Piloto, Navegante y Concurrente.
- c) Marca, modelo y clase a la que pertenece el automóvil.
- d) Prioridad de largada del piloto.-

Solamente en casos excepcionales, y previo pago de una **multa de mil pesos (\$ 1.000.-)**, los Comisarios Deportivos podrán aceptar que el Club Organizador registre una inscripción no realizada en tiempo y forma, y hasta el momento de realizarse el Sorteo del orden de Largada.

El Orden de Largada: se publicara el día jueves anterior a la largada del Rally, antes de las 12,00 horas.

En las fichas de Inscripción se deberá consignar los siguientes datos: Nombre, Apellido, Grupo Sanguíneo, datos del vehículo, Clase a la cuál pertenece, número de licencias de pilotos, médicas y de concurrente, lugar de emisión y fecha de vencimiento de las mismas.

Las Fichas de Inscripción deberán ser entregadas al Comisario Deportivo en el momento en que termine la Verificación Administrativa. El Club Organizador es responsable de la difusión del día, hora y lugar del cierre de inscripciones y del día del Sorteo.

Art. 19. Libro de Ruta. Para todas las competencias que conforman el Campeonato Cordobés de Rally, la distribución del Libro de Ruta será a partir del día **jueves** para competencias de **Coficiente 2** y del día **viernes** para las de **Coficiente 1**, antes de la largada del rally, después de las 12,00 horas.

Todas las tripulaciones recibirán un Libro de Ruta conteniendo una descripción detallada del itinerario que deberá seguirse, éste itinerario es obligatorio bajo pena de EXCLUSIÓN, RECARGO DE TIEMPO u OTRAS SANCIONES a criterio exclusivo de los Comisarios Deportivos, éstas sanciones se pronunciarán y se harán efectivas a final de Sección o Etapa. Estas sanciones se declaran inapelables.

Todos los libros de ruta deberán contar con lo establecido en el Art. 8.1.2. de las Prescripciones Generales de Rally.

En caso de un accidente que no haya provocado heridos que requieran atención médica inmediata, la señal "OK" deberá mostrarse claramente por un miembro de la tripulación participante a los siguientes tres (3) automóviles de la carrera y a cualquier helicóptero que pueda intervenir.

Si la tripulación abandona el vehículo, deberá dejar la señal "OK" para que sea visible para otros participantes. Si por el contrario necesita asistencia médica urgente, la señal "SOS" deberá mostrarse si es posible, a los dos (2) automóviles siguientes y a cualquier helicóptero que pudiera intervenir, éstos vehículos que vieron la señal "SOS" deberán informar a la mesa de fin de P.E. para que se le dé atención a la tripulación accidentada. Si alguna tripulación ha sufrido un accidente grave donde ambos tripulantes se encuentren inconcientes y no han mostrado la señal "SOS", el primer auto que pase por el accidente debe detenerse sin excepción y prestar auxilio, el segundo auto en llegar al lugar debe proseguir y proceder a informar del accidente al próximo puesto de radio o en el punto de stop. Los siguientes participantes deben dejar libre la ruta para el uso de los vehículos de emergencia. Cada auto de la competencia debe llevar un triángulo reflector ROJO el cual, en caso de que el auto se detenga en una Prueba Especial deberá ser ubicado por uno de los miembros de la tripulación en una posición visible por lo menos 50 metros detrás del auto, a fin de prevenir a los pilotos que le siguen. La tripulación que no cumpla con esta norma estará sujeta a penalizaciones a criterio de los Comisarios Deportivos.

Art. 20. Verificaciones Previas. Las competencias se iniciarán el día anterior a la largada de la 1º Etapa con las Verificaciones Técnicas y Administrativas Previas. Queda facultado el Comisario Deportivo –**en forma excepcional**-, autorizar la verificación técnica previa el mismo día de la largada de la Primer Etapa, (en horario a determinar), a la tripulación que lo solicite -al momento que se desarrollen las Verificaciones Previas-, por razones justificadas.

- a. El Concurrente podrá reemplazar un auto declarado en la solicitud de inscripción por otro de la misma clase, hasta el momento de la verificación técnica y antes de ser publicado el orden de largada de la primera etapa.
- b. En la Verificación Técnica previa se entregará, a cada auto en su primera carrera y sin cargo, un Libro Técnico. La primera perdida y/u olvido del mismo acarreará la entrega de un nuevo libro, previo pago de una multa de **pesos mil cuatrocientos (\$ 1.400.-)**. Ante una nueva perdida y/u olvido se aplicará multa de **pesos dos mil setecientos (\$ 2.700.-)**

Art. 21. Responsabilidad de Tripulaciones y Concurrente

El concurrente es responsable de la conformidad técnica de su auto en el desarrollo de todo el rally.

En el caso de que una tripulación deba reemplazar una parte o conjunto identificado durante la asistencia, lo deberá notificar a las autoridades, para que estas se encarguen de volver a marcar el elemento que se coloca en reemplazo y verificar el sustituido si es que se lo considera conveniente.

En caso de que se coloquen marcas de identificación, es responsabilidad del concurrente ver que se preserven intactas a partir de la verificación técnica inicial y hasta el final del rally. En caso de que éstas faltaran, se informará a los comisarios.

Es también responsabilidad de los concurrentes ver que cualquier parte del auto que se haya manipulado durante la inspección técnica se haya reinstalado correctamente.

Cualquier fraude que se descubra, y en especial marcas de identificación presentadas como originales que hayan sido fraguadas, se informará a los comisarios

Art. 22. Rampa Simbólica: Se realizará el día anterior a la largada de la Primera Etapa, luego de las verificaciones previas o a criterio del Organizador, al final de la Primer Etapa.

Es de carácter obligatorio para todas las tripulaciones, su inasistencia será multada con **pesos tres mil seiscientos (\$ 3.600.-)**, quedando facultado exclusivamente el Comisario Deportivo a exceptuar a la tripulación que lo solicite por razones justificadas.

Las tripulaciones deberán hacerlo con su indumentaria de competencia, sin casco capucha y sistema de protección cervical. Ningún vehículo podrá llevar a bordo menores en este acto, caso contrario deberá abonar a la FRADC una **multa de pesos siete mil doscientos (\$ 7.200.-) Esta sanción se declara inapelable.**

Art. 23. Reunión de Tripulaciones: Dentro de la hora anterior a la largada de la Rampa Simbólica, se efectuara una reunión de pilotos y navegantes, la misma será de carácter obligatorio. Su inasistencia será sancionada con una multa de **mil pesos (\$ 1.000.-)**.

Art. 24. Parque Cerrado.

A. Parque Cerrado Final. Todos los automóviles clasificados quedarán en un Parque Cerrado Final.

El número mínimo de vehículos que serán sometidos a la Técnica Final son: el 1º de cada etapa y el 1º de la general de cada Clase.

En el caso de que alguno de los vehículos ubicados del 1º al 5º puesto de la primera etapa hiciera abandono en el transcurso de la 2º etapa, deberá quedar en Parque Cerrado a disposición de los Comisarios Deportivos.

A criterio de los Comisarios Deportivos podrán llevar otros autos hayan finalizado o no la Prueba. Los autos de los pilotos que compitan como invitados por licencias u otros ítems serán también verificados.

Solamente el Director de la Prueba, con la anuencia de los Comisarios Deportivos podrá disponer la liberación de ese Parque Cerrado cuando lo crean conveniente.

El Parque Cerrado Final debe estar libre de público y personas ajenas a la Dirección de la prueba.

B. Régimen en Parque Cerrado. Dentro del Parque Cerrado los motores se podrán poner en marcha por medio de una batería suplementaria. Esta batería suplementaria puede ser transportada o tomada para ser llevada en el auto de competición de una de estas maneras:

1. Por la tripulación con un auxiliar cuando ingresa al Parque Cerrado.
2. Transportada desde el parque de asistencia precedente al Parque Cerrado, si en este tramo no se disputa ninguna P.E.
3. Después de arrancar el auto, la batería suplementaria puede ser:
 - a) Dejada en el control horario de salida del Parque Cerrado para que sea llevado por un integrante del equipo después de que hayan salidos todos los autos de ese recinto o,
 - b) transportada en el auto solamente hasta el próximo parque de asistencia, teniendo en cuenta de que en ese tramo no se dispute ninguna P.E.

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

Los vehículos podrán ser empujados por otras tripulaciones, por otro auto de competición o por un vehículo de la Organización.

- C. **Todo vehículo** participante para poder salir de Parque Cerrado de Largada, de comienzo de Sección, de inicio de Etapa o de Parque de Asistencia deberá encontrarse en forma completa en cuanto a mecánica, carrocería, chasis o estructura en general, para poder circular normalmente según normas de tránsito y criterio de los Comisarios Deportivos.

Ningún auto podrá salir sin parabrisas de un Parque Cerrado de largada de etapa, o de un Parque de Asistencia para disputar una PE.

Si la salida del Parque Cerrado fuese con una rampa o desnivel que impide que la tripulación pueda salir empujando su auto, un vehículo de auxilio de la organización podrá remolcarlo o empujarlo hasta transponer la pancarta con las tres rayas negras. Cuando la salida del Parque Cerrado no sea el ingreso al Parque de Servicio, y un piloto no logre poner en marcha el motor de su auto, podrá ser remolcado al Parque de Servicio por un vehículo particular sin penalización alguna, respetando el tiempo de sector. Deberá ser autorizado por un oficial deportivo sin excepción.

- D. Únicamente para la presentación en la largada promocional y para el recorrido entre el último Parque de Asistencia de la primera etapa y el primero de la segunda, el uso de neumáticos a utilizar es libre.

- E. Los autos de competición podrán ingresar a Parque Cerrado empujado por la tripulación y con el motor detenido.

Un Oficial Deportivo controlará que el vehículo se encuentre completo en su parte mecánica, caso contrario, se le negará su ingreso. En caso que esta anomalía se detecte a la salida del Parque Cerrado quedará automáticamente excluido de la competencia.-

- F. En todas las pruebas del presente Campeonato, en los CH de fin de etapa o fin de evento, se autoriza el registro adelantado sin incurrir en penalización alguna. Sin embargo, la hora anotada en la tarjeta y planilla de tiempo será la hora programada del Rally para ese CH, no la correcta. El atraso si penaliza.

Art. 25. Parque de Asistencia. El Club Organizador deberá organizar un Parque de Asistencia amplio, con comodidades acordes a la cantidad de vehículos participantes, donde se deberá suministrar energía eléctrica (220 v) a todos los equipos, iluminación en todos los sectores, agua potable acorde a las necesidades y baños suficientes para la cantidad de gente prevista (de material o químicos).

La velocidad de los vehículos en los Parques de Asistencia no debe exceder de 30 km/h, no cumplir con este límite serán sancionados por los Comisarios Deportivos con una penalización de:

- 1ª vez: **un minuto de recargo**,
- 2ª vez: **siete mil doscientos (\$ 7.200-) de multa**,
- 3ª vez: **exclusión**. Ya sean autos de competición o autos particulares.

Cuando sea necesario en cuanto a servicio, (por ejemplo cambiar un tanque de combustible o una bomba de nafta, etc.) el vaciado y/o el relleno de combustible serán autorizados en el Parque de Asistencia, **BAJO PENA DE EXCLUSIÓN**, a condición de que:

1. El trabajo sea realizado bajo la autorización y supervisión de un Comisario Técnico.
2. Que ningún otro trabajo sea realizado sobre el auto durante la operación.
3. Un perímetro de seguridad sea establecido alrededor del auto.

4. Dos bomberos estén presentes con extintores adaptados a la utilización sobre líquidos inflamables.
5. Solo el combustible necesario para llegar a la zona de reabastecimiento será añadido. Todo vehículo para salir de un Parque de Asistencia deberá estar completo en su aspecto exterior (carrocería).

Art. 26. Zonas de Asistencia Remota (ZAR)

1. Generalidades:

Se pueden crear zonas de asistencia remota y deberán:

- ser definidas por un control horario en su entrada y en su salida
- no exceder 20 minutos de duración para ningún auto
- permitir el cambio de neumáticos proporcionado desde un vehículo de asistencia y cualquier asistencia de acuerdo con estas reglamentaciones ZAR.
- admitir solamente personal autorizado del equipo, como lo describen estas reglamentaciones ZAR, los comisarios del rally.

2. Cantidad de Personas Del Equipo

En una zona de asistencia remota, las siguientes personas podrán trabajar en su auto:

- para un auto, la tripulación más hasta 4 miembros del equipo. Este personal permanecerá siendo el mismo mientras el auto esté en la zona
- para pilotos integrantes de equipos con múltiples inscripciones, la tripulación más hasta 4 miembros del equipo por auto. Este personal puede ser intercambiado entre los autos dentro de la zona.

Las zonas deberán ser programadas de manera que las mismas personas del equipo puedan asistir tanto a estas zonas y como al parque de asistencia usando una misma ruta recomendable que les haya sido provista.

La reposición en los recipientes de bebidas para los pilotos, no será considerada como trabajo sobre el auto.

3. Equipamiento y Herramientas Admitidas

En una zona de asistencia remota se permite lo siguiente:

- el uso de gatos, elevadores de chasis, rampas, llaves, herramientas de mano y agua.
- el uso de equipos o partes y herramientas llevadas a bordo del auto en competencia.
- el uso de herramientas con funcionamiento a batería incluyendo toda la iluminación necesaria.
- calibrado e inflado de neumáticos
- completar o agregar aceite o líquidos faltantes provistos por el equipo de asistencia
- la adición de agua a los sistemas del auto para lo cual se puede usar un dispositivo de llenado.
- el uso de purga del líquido de frenos y equipos de limpieza de autos
- el uso de papel descartable
- el uso de limpiador de vidrios

Se pueden usar cobertores para el piso.

Se permite tener un auto de competición unido por un cable a una computadora ubicada dentro de la zona de asistencia remota y operada por una persona adicional (que no sea de los 4 del equipo de personal permitido). Esta persona no podrá intervenir en tareas que se realicen en el auto o manipular cualquier parte que deba ser montada en el mismo.

Se permite la instalación de luces extra, fuera o dentro del auto, en las zonas de asistencia remota. Las luces extra y las herramientas necesarias para instalarlas pueden ser transportadas a la ZAR en un auto de servicio.

Cualquier equipo o partes del auto podrán ser dejadas en la zona de asistencia remota o retiradas luego de la partida del auto.

Art. 27. Reabastecimiento de Combustible.

1. El reabastecimiento de combustible se realizará en una estación de servicio -designada por el organizador-, o bien, en el Parque de Reabastecimiento.
2. Toda zona de reabastecimiento debe contar con la presencia permanente de personal de bomberos, este personal será provisto por la organización.
3. Estas zonas de reabastecimientos estarán dispuestas inmediatamente después de la salida del Parque de Asistencia o en el lugar dispuesto al efecto por la Organización. Las entradas y salidas estarán marcadas con un símbolo de gasolinera de color azul.
4. A los participantes les esta prohibido durante toda la programación del Rally reabastecer sus autos en los Parques de Asistencia, **BAJO PENA DE EXCLUSIÓN**, esta sanción se declara inapelable, lo harán únicamente en las zonas de reabastecimientos programadas y designadas por los ORGANIZADORES en el Libro de Ruta, a excepción de lo indicado en el Art. 27.
5. Toda acción en el interior de una zona de reabastecimiento que no este directamente implicada en la tarea especifica del auto participante esta prohibida bajo pena de EXCLUSIÓN, salvo que este autorizada y supervisada por un Oficial Deportivo.
6. Dentro de todas estas zonas, el límite de velocidad es de 5 km/ph.
7. Se recomienda que todos los operadores porten trajes anti-fuego.
8. La responsabilidad del reabastecimiento incumbe únicamente a los participantes.
9. Los motores deberán estar detenidos obligatoriamente durante toda la operación de recarga.
10. Es obligatorio que la tripulación este fuera del auto durante la operación, o en caso de que se queden a bordo, los cinturones de seguridad deberán estar desabrochados y las puertas delanteras del vehículo completamente abiertas. Su incumplimiento será sancionado con **multa de mil pesos (\$ 1.000.-)**
11. En caso de falla mecánica, el auto podrá ser empujado por los miembros del equipo para poner en marcha su motor o sacar fuera de esta zona sin penalización. Ya fuera de esta zona se encuentra en zona de régimen de asistencia prohibida, por lo que con la autorización previa de un Oficial Deportivo podrán recibir solamente una batería auxiliar, la que deberá ser conectada y operada únicamente por piloto y/o navegante no pudiendo recibir ningún tipo de ayuda externa.

Art. 28. Definición de “Asistencia Prohibida”

1. El uso o recepción por parte de la tripulación de cualquier material fabricado (sólido o líquido, que no sea agua para beber proporcionada por los organizadores), repuestos, herramientas o equipos que no sean los llevados en el auto que compite
2. La presencia de personal del equipo o cualquier vehículo de transporte del equipo (incluyendo helicópteros) está prohibido dentro de un radio de un kilómetro de su auto en competencia, con excepción de:
 - En parques de asistencia y en zonas de asistencia remota
 - En los tramos cronometrados (desde la pancarta amarilla de comienzo del control horario hasta la pancarta de stop al final del tramo).
 - Mientras el auto se encuentre en una zona destinada a los medios, si la hubiera
 - Cuando los autos en competencia que siguen la ruta prescrita en el libro de ruta (enlaces) usando la misma ruta y al mismo tiempo que el personal del equipo, siempre que ellos no se detengan en el mismo lugar y en el mismo momento.
3. El pasaje de comida, bebida, vestimenta e información (clasificaciones, libro de ruta, etc) hacia o desde la tripulación está permitido en los parques de asistencia, zonas de asistencia remota o parques de espera.

Art. 29. Controles Horarios. Procedimiento de Registro. El procedimiento de registro comienza en el momento en que el auto franquea la pancarta de entrada de la zona de control horario. Se considerara que el auto franqueo la pancarta cuando cualquier parte del vehiculo haya transpuesto la pancarta. Según Art. 18.6.1 y 18.6.7 de las Prescripciones Grales. de Rally.

Art. 30. Revisación Técnica Final. Se deberá consignar en el R.P.P. la hora aproximada y el lugar donde se efectuará la Revisación Técnica Final, teniendo en cuenta que debe preverse un lugar adecuado, techado, cerrado y vigilado, con capacidad para la revisión simultanea de tres (3) automóviles, y en lo posible, cercano al Parque Cerrado Final, el cuál deberá tener como mínimo, una (1) fosa o elevador, banco de trabajo, línea de 220 volts, compresor y un aparejo para sacar motores.

Si llegado el momento de la revisión Técnica Final no se contara con este local y/o los elementos indicados, el organizador será sancionado con una multa de **\$ 11.000.- (pesos once mil)**.

El número mínimo de vehículos que serán sometidos a la Técnica Final son: el 1º de cada etapa y el 1º de la general de cada Clase. En el caso de que alguno de los vehículos ubicados del 1º al 5º puesto de la primera etapa hiciera abandono en el transcurso de la 2º etapa, deberá quedar en Parque Cerrado a disposición de los Comisarios Deportivos.

A criterio de los Comisarios Deportivos podrán llevar otros autos hayan finalizado o no la Prueba.

Los autos de los pilotos que compitan como invitados por licencias también verificados.

La falta de sellado o la violación de las marcas de identificación en el vehículo en la Verificación Previa, ocasionará la exclusión del vehículo en los términos del Art. 20 de las Prescripciones para Competencias en Pista del RDA.

El cuerpo técnico, podrá solicitar la revisión de cualquier elemento mecánico de cualquier vehículo que crea conveniente y en cualquier momento, sin perjuicio de lo establecido en el Reglamento Técnico o Deportivo de ésta Categoría, a los efectos de su exhaustivo control y para garantizar la paridad técnica de los vehículos.

Los Comisarios Técnicos no se detendrán en la revisión ante la primera irregularidad técnica encontrada, incluso si ésta, por sí misma, es suficiente para la exclusión.

Art. 31. Componentes, sistemas y/o elementos técnicos originales: Como parte de la metodología de revisiones técnicas previas o finales de las competencias, se establece que los componentes, sistemas y/o elementos técnicos externos o a la vista del vehículo de competición dispuestos reglamentaria y taxativamente como “**ORIGINALES**”, se encuentran sin restricción de ningún tipo para su observación visual (únicamente), por parte de pilotos, concurrentes y preparadores del evento deportivo automovilístico. Aquellos que -a criterio de las Autoridades Deportivas-, los oculten deliberadamente o impidan por cualquier forma su observación, serán pasibles de una **multa de pesos seis mil doscientos (\$ 6.200.-)**.

Art. 32. Reglamentación de los Súper Especiales. Cuando los mismos formen parte del desarrollo de un Rally.

A.

1. Si el recorrido es un trazado que no se vuelve a transitar durante el mismo, dos o más veces por algún tramo y el total es menor a 3 Km. se deberá acortar el distanciamiento entre auto y auto hasta un mínimo de 30 segundos, largándose con las pancartas habituales y comenzando desde los 30 segundos con los procedimientos previstos.
2. Si el recorrido es un trazado como el anterior, y el total es mayor de 3 Km. se deberá largar con un intervalo mínimo entre auto y auto de UN minuto, con los procedimientos habituales para largada de P.E.

B.

1. Si el recorrido previsto es un circuito a recorrer total o parcialmente más de una vez, se procederá de la siguiente forma :
 - a. **Largada:** Se efectuará en tandas de un auto por vez, separados como mínimo por 10 segundos entre sí, y hasta el máximo que admita el recorrido sin superponerse. No se dará la largada a una nueva tanda hasta tanto no terminen su recorrido todos los autos incluidos en la anterior.
Se largará por los procedimientos habituales, comenzando desde 10 segundos, pudiendo el largador o un ayudante, utilizará una bandera de largada o un semáforo.
En la llegada, en caso de 3 ó más vueltas, se podrá utilizar una bandera de llegada y carteles que indiquen cuando falta una vuelta.
 - b. La Dirección de la Prueba podrá disponer la utilización de un vehículo de remolque para retirar los automóviles que no puedan cumplir el recorrido total por sus propios medios, remolcándolo al finalizar la tanda, hasta transponer la pancarta con tres rayas diagonales, de Fin de P.E., dándole por cumplido el Súper prime, pudiendo reparar dentro del tiempo asignado en el sector hasta el próximo control horario, o dentro de un Parque de Asistencia, si el mismo estaba previsto.
 - c. A los efectos de la Clasificación, a esos autos se les asignará como tiempo empleado para el Súper Especial, el mejor tiempo de su clase, más un recaro a criterio de los Comisarios Deportivos.
 - d. Todas estas indicaciones y modalidades deberán figurar en el R.P.P. o en un anexo que se entregará a todos los participantes.
 - e. En todos los casos se deberán disponer medios de comunicación eficientes entre la Dirección de la Prueba y los Puestos de Control de Largada y Llegada, y en los puntos intermedios que no están directamente a la vista de estos Puestos, quedando facultados los Comisarios Deportivos para exigir la presencia de una o más ambulancias, y demás servicios de Seguridad, donde lo crean necesario.-
 - f. **Aprobación Previa por la F.R.A.C.:** En todos los casos el Club Organizador que tenga prevista la realización de uno o más Súper Especial durante un Rally, deberá someter a la aprobación previa de la F.R.A.C. el recorrido, el sistema de largada, las modalidades y penalizaciones previstas y toda otra información que a juicio de la F.R.A.C. sea necesario conocer antes de otorgar su autorización.

C.

1. Para aquellas competencias en las que exista un tramo cronometrado considerado por la organización como "Súper Especial", al cual en el cronograma previsto le siga un parque cerrado o de reagrupamiento nocturno, se establece las siguientes condiciones:
 - a. Ningún tiempo registrado a los participantes podrá ser superior al tiempo empleado por el mejor registro de la clase, más **(+) 30 segundos**.
 - b. Aquellos participantes que habiendo largado el "Súper Especial", no hayan podido completar el mismo, o se hayan detenido entre el punto de Stop y el CH de ingreso al parque cerrado, se les asignará el mejor tiempo empleado en su clase, mas **(+) 30 segundos**.
 - c. Aquellos participantes que no se hayan presentado al parque de largada previo del "Súper Especial", o que habiéndose presentado no pudieron ser de la partida, se les asignará el mejor tiempo empleado en su clase, **más (+) 1 minuto**.Para los supuestos descriptos en el punto **b** y **c** de este artículo, los participantes no estarán obligados a ingresar al parque cerrado o de reagrupamiento nocturno sino hasta **una (1) hora** antes de la salida prevista para el primer auto al día siguiente.

Art. 33. Medidas de Seguridad.

- a. En el caso de falta de ambulancia, abandono de su puesto, etc. o la falta de otros servicios de seguridad esenciales a la hora ideal de inicio de una P.E., o bien durante el desarrollo de una de ellas, el o los Comisarios Deportivos o el Director de la Prueba en ausencia del Comisario Deportivo, luego de una espera de 30' (treinta minutos) como máximo y ante la imposibilidad de normalizar los servicios faltantes, dispondrán de la anulación de la P.E., o la no continuación de la misma, aplicando en este último caso lo reglamentado en el Art. 37 del presente Reglamento.
- b. **Traba Matafuego:** adentro de una zona de control de largada de P.E., todo vehículo de competición deberá tener los matafuegos de acción automática sin la traba, caso contrario se lo penalizará:
 - 1ra. vez: multa de \$ 1.700.- (pesos mil setecientos). De no hacer efectiva dicha multa no podrá largar la próxima Etapa o la carrera siguiente.
 - 2da. Vez: EXCLUSION.
- c. **Cobertura Médico Asistencial Obligatoria:** todas las tripulaciones en el momento de las verificaciones previas deberán obligatoriamente abonar el costo de dicha cobertura, de no hacerlo se le negará terminantemente la largada o participación de la prueba.
- d. El Club Organizador, en el caso de P.E. cuyo recorrido sea total o parcialmente con barro, será obligación disponer en la largada a las órdenes del Jefe de Puesto, de un vehículo doble tracción que pueda reemplazar a la ambulancia ingresando a la prueba especial para socorrer a una tripulación accidentada.
- e. Durante las P.E. es obligatorio el uso del buzo, casco, cinturones de seguridad, guantes, capucha y sistema de protección cervical, medias y botas de competición por parte de los pilotos y navegantes en toda prueba especiales, caso contrario se lo penalizará:
 - 1ra. vez: multa \$ 1.700.- (pesos mil setecientos) -por elemento-.
 - 2da. Vez: EXCLUSION.En el caso de los navegantes se los exime del uso de guantes.
- f. Los Comisarios Deportivos, están facultados para exigir la presencia de una o más ambulancias extras, medios de comunicación en puntos intermedios de P.E. y demás servicios de seguridad, donde lo crean necesarios.
- g. En todas las programaciones a criterio del Comisario Deportivo podrá realizar un control de alcoholemia a quien crea estime necesario, con el aparato provisto o expresamente autorizado por la Federación, ya sea éste Piloto, Navegante, Acompañante, Concurrente, Integrantes del Equipo, Autoridades de la Institución u Oficiales Deportivos. Si los resultados obtenidos son superiores a 0,03 %, será excluido de la competencia y si correspondiere se pasará a Penalidades.
- h. **Linga de arrastre:** Durante toda la prueba es obligatorio llevar una linga de arrastre en el vehículo de carreras, caso contrario se lo penalizará:
 - 1ra. vez: multa de \$ 1.700.- (pesos mil setecientos).
 - 2da. Vez: EXCLUSION

Art. 34. Reclamos y Apelaciones. Serán de aplicación todas las disposiciones contenidas en el R.D.A. y las que la F.R.A.C. disponga en el futuro sobre el particular.

Todas las reclamaciones y/o apelaciones por cuestiones deportivas o técnicas de alguna pieza de algún automóvil, deberá ser acompañada por la suma de pesos quince mil cuatrocientos (\$ 15.400.-) por cada hecho o situación reclamado o cuestionado. En todos los casos los recargos de tiempo son inapelables.

Art. 35. Penalización por Falsa Largada. En el inicio de una P.E. donde haya una Falsa Largada y especialmente una largada efectuada antes que el Oficial haya dado la señal, será penalizada con un recargo de tiempo de 10 segundos a un minuto. Esta penalización no excluye otras sanciones, a juicio del Colegio de Comisarios Deportivos especialmente en caso de reincidencia. Si el adelanto es de un minuto o más, los Comisarios Deportivos podrán ampliar esta penalización a su exclusivo criterio. Quienes tienen el exclusivo poder de decisión.

Art. 36. Clubes Organizadores. El Club Organizador, deberá remitir a la F.R.A.C., con no menos de 30 días de anticipación, toda documentación completa de la Prueba y pedido de fecha, incluyendo R.P.P., Manual de Seguridad, Cronograma de Horarios, recorrido completo, Libro de Ruta, Póliza de Seguro según el Art. 6-1 de las Prescripciones Generales de Rally. Se sugiere al organizador no dar a conocer por ningún medio el recorrido de cada prueba hasta el día miércoles anterior a la competencia.

Art. 37. Entrega de Premios. Es obligación de las tres primeras tripulaciones de cada clase asistir a la entrega de premios, según Art. 38 del R.D.A. Quién no cumpliera con ello sin causa justificada de fuerza mayor a entender por los Comisarios Deportivos y la Dirección de la Prueba, será penalizado con una **multa de pesos tres mil setecientos (\$ 3.700.-)**, hasta tanto el infractor no abone la multa no podrá participar en cualquier carácter de una prueba.

Art. 38. Prohibiciones.

1.-

- a. Está prohibido bajo pena de EXCLUSIÓN remolcar o transportar los autos, empujar o hacer que los empujen, excepto para liberar la ruta o ponerlos devuelta sobre la ruta.
- b. Bloquear deliberadamente la ruta y/o el paso de los autos de competición bajo pena que puede llegar a la EXCLUSIÓN.
- c. Durante una P.E. está prohibida la asistencia. Cualquier infracción a esta regla entrañará la EXCLUSIÓN de la prueba por parte de los Comisarios Deportivos, a propuesta del Director de la Carrera.

Los pilotos no podrán realizar "trompos" en ningún momento, durante la largada, llegada u otra ceremonia del rally bajo pena de una **multa de pesos seis mil quinientos (\$ 6.500.-)** y pase a penalidades.

Todas estas sanciones serán pronunciadas y se harán efectivas a la final de una Sección o Etapa.

2.-

- a. **El reconocimiento previo de la ruta del rally** queda limitado a lo establecido en el R.P.P. de cada competencia. De efectuar el reconocimiento en los días no autorizados, se penalizará a la tripulación con una **multa de pesos cinco mil (\$ 5.000.-) y dos minutos (2')** a los tiempos obtenidos en competencia.

- b. **El reconocimiento previo** de la ruta del rally con autos de carrera se encuentra penalizado con una **multa de pesos dieciocho mil (\$ 18.000.-)**.

Se prohíbe el uso de autos muletos para el reconocimiento de la ruta. Las características de los vehículos que están permitidos utilizar se describen en el Art. 14.2 de las Prescripciones Generales de Rally, no cumplir con este requisito será penalizado con una multa de **pesos catorce mil (\$ 14.000.-)**

Tratándose de reconocimiento y no de practica, debido a que se deben respetar todas las leyes de tránsito, los autos de reconocimiento deben contar con un seguro según lo requiere la Ley, sin que pueda imputarse responsabilidad alguna ni al ORGANIZADOR ni a la FISCALIZADORA (FRADC). Esta estrictamente prohibido recorrer la ruta los días de la primera (excepto expresa disposición indicada en el R.P.P.) y segunda etapa, caso

contrario serán penalizados conforme a lo establecido en el punto 2.a del presente artículo.

- c. Todo competidor que no cumpla con lo establecido en los capítulos 9 y 10 de las P.G.R. será pasible de una **multa de pesos once mil (\$ 11.000.-)**, pudiendo llegar hasta la Exclusión. (Publicidad Oficial y lugar de colocación de la misma según diagrama adjunto).

Art. 39. Inspección Previa e Itinerario. Dentro de los 20 días anteriores a la fecha de realización de un rally, la F.R.A.D.C. podrá disponer la realización de una inspección previa.

El inspector designado por la F.R.A.D.C. revisará el recorrido elegido, debiendo ser acompañado por **dos representantes de la categoría**, el responsable de sanidad de la A.A.V. y un representante del Club Organizador.

Así mismo se analizarán tipo de piso, libro de ruta, carnet de ruta, horarios, promedios previstos, etc., pudiendo exigir modificaciones al organizador.

Además supervisará con las autoridades del 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, Parques de Asistencia, verificación técnica final, salas de prensa, control central, lugar para la reunión previa con los participantes (si las hubiere), etc. y el cumplimiento de todas las normas sobre la organización de Rally que estén aprobadas por la F.R.A.D.C. **El Club Organizador, obligatoriamente, deberá disponer 2 (dos) camionetas para esta tarea.**

Dentro de una prueba especial, la organización debe tomar todas las precauciones necesarias para garantizar el efectivo cierre de su recorrido, debiendo afectar la cantidad necesaria de 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 para la competencia.

El organizador deberá disponer de un itinerario alternativo para cada P.E., en lo posible sobre pavimento, para ser utilizado en el caso de cancelación de la P.E.

Art. 40. Números de Competición. Al inicio del certamen, los Clubes Organizadores deberán proveer a cada tripulación de dos (2) números de 25 cm. de alto y de un trazo de no menos de 4 cm. en color naranja, para ser colocados en la parte alta de cada vidrio lateral trasero del vehículo, **los que lo mantendrán por el resto del calendario, y serán otorgados en cada clase de acuerdo al ranking del campeonato 2017 de pilotos, y distribuidos de la siguiente manera:**

MAXI RALLY: del 001 al 032

RC2N: del 033 al 065

U.T.V.: del 066 al 099

A1: del 100 al 199

N1: del 200 al 299

RC5: del 300 al 399

N7: del 400 al 499

Aquellos pilotos que no se encuentren rankeados en el campeonato 2017, al momento de su participación, se le adjudicará el número subsiguiente al último ya otorgado de su Clase.

La publicidad oficial, la denominación del Rally, el logotipo de la FRADCba y del Club Organizador, se dispondrá en una faja vertical de 50 cm. de alto por 25 cm. de ancho, ubicada en la parte delantera de ambas puertas delanteras, y una faja horizontal de 17 cm. de alto por 50 cm. de largo en la parte superior de ambas puertas delanteras. Según modelo en anexos.

Art. 41. Interrupción de una Prueba Especial. Cuando el desarrollo de una P.E. tiene que detenerse definitivamente por cualquier motivo antes de que la última tripulación la haya

cumplido, podrá establecerse una clasificación para la P.E. atribuyéndole a cada tripulación afectada por las circunstancias de la interrupción, un tiempo que a criterio de los C.D. consideren más justos, éstos tiempos podrán ser diferentes de acuerdo a las Clases que pertenezcan las tripulaciones.

Para que en el caso de que en alguna o algunas Clases no se hubieran registrado tiempos, se asignara el ultimo tiempo lógico de la Clase inmediata superior. Si por el contrario se hubiera realizado un solo tiempo en esa PE, aunque este sea ilógico se le asignara este tiempo al resto de la clase.

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

Art. 42. Leyes de Tránsito

A lo largo de todo el rally, las tripulaciones deberán observar las leyes nacionales de tránsito.

Las infracciones serán referidas al Comisario Deportivo.

En caso de que se produzca una infracción a las leyes de tránsito por parte de una tripulación participante del rally, los oficiales de policía que hayan advertido la infracción deberán denunciar al infractor de la misma forma que para los usuarios comunes de la ruta.

En caso de que la policía decida detener al piloto infractor, podrán solicitar la aplicación de cualquiera de las sanciones establecidas en el Reglamento Particular del rally, sujeto a lo siguiente:

- que la notificación de la infracción se realice a través de canales oficiales y por escrito, antes de la publicación de la clasificación provisional final.
- que las declaraciones formuladas estén lo suficientemente detalladas como para que la identidad del piloto infractor sea determinada sin lugar a dudas, y que el lugar y momento de la infracción sean precisos
 - ✓ Para la primera infracción que no sea por exceso de velocidad, una penalización a discreción de los Comisarios.
 - ✓ Para la segunda infracción de tránsito: una penalización de tres (3) minutos.
 - ✓ Para la tercera infracción de tránsito: exclusión aplicada por el Colegio de Comisarios.

En un tramo de enlaces que es una ruta pública, el auto de competición puede ser conducido sobre sus cuatro ruedas y neumáticos girando libremente. Toda infracción será informada a los Comisarios quienes podrán imponer una penalidad.

Durante el Reconocimiento

Se enfatiza que reconocimiento no es práctica. Todas las leyes de tránsito de Argentina deberán ser estrictamente respetadas, al igual que la seguridad y los derechos de los demás usuarios de las calles y los caminos.

El exceso de velocidad durante el reconocimiento incurrirá en una sanción que será acumulativa durante el campeonato y que se mencionan a continuación:

- Primera vez: Multa equivalente a 200 litros de nafta Premium YPF
- Segunda vez: Penalización de tres (3) minutos de recargo en el rally
- Tercera vez: Denegar la largada de esa prueba

El monto de esta multa no será alterado por ninguna multa impuesta por la policía.

Art. 43. Cámara a Bordo:

Es obligatorio el uso de cámara a bordo de grabación digital, ubicada en el interior del habitáculo de manera tal de que la toma de imágenes se realice hacia el frente del vehículo permitiendo observar el camino a recorrer y parte del capot de auto.

La cámara debe permanecer encendida y grabar imágenes durante el recorrido completo de cada una de las Pruebas Especiales, desde el momento de registro en el CH de largada hasta el

fin de zona (pancarta de tres rayas a continuación de la pancarta de Stop) en el final de la prueba especial.

El correcto funcionamiento de la cámara como así también la dirección y enfoque de las imágenes tomadas es responsabilidad exclusiva de la tripulación.

Si antes del inicio de una Prueba Especial la tripulación comprueba que su cámara funciona incorrectamente o presenta dificultades, DEBE informarlo a los oficiales de la mesa de CH (largada) de esa Prueba Especial.

La cámara podrá ser requerida por las autoridades de la prueba en cualquier momento durante el desarrollo del rally, a los efectos de realizar las comprobaciones que consideren convenientes.

Las penalizaciones por no cumplir con lo establecido en este Artículo o el no funcionamiento de la cámara en una competencia, sin previo aviso, serán las siguientes:

- 1° oportunidad: 1 minuto (1')
- 2° oportunidad: 10 minutos (10')
- 3° oportunidad: exclusión.

La cámara a bordo y su correspondiente soporte deberá hacerse de manera tal de no representar un riesgo para la tripulación; los Comisarios Técnicos y los Comisarios Deportivos podrán establecer la reinstalación de la misma en otro lugar del habitáculo si así lo consideraran.

Art. 44. Varios.

- a. Los autos "0", "00" y "000" deberán ser modelo 2013 como mínimo. Estos vehículos deben encontrarse en excelente estado con dos (2) personas idóneas en materia de seguridad, con baliza, sirena y la identificación correspondiente. No podrá hacer barrido de seguridad en una PE un auto sin identificación, ni un auto de competición. El auto cero ("0") podrá contar con jaula y butacas. Los autos "0" y "00" deberán obligatoriamente tener comunicación por radio. El auto "00" será destinado para que viaje un Oficial Deportivo de la FRADC, no pudiendo ser utilizado para trasladar personas ajenas a la Competencia.
- b. **Rampa de Largada:** En todas las largadas simbólicas de los Rally del presente campeonato se harán obligatoriamente sobre rampas según modelo aproximado que se detalla en el plano anexo, de no realizarlo el Club Organizador se hará pasible de una **multa de pesos dieciocho mil (\$ 18.000.-)**. El atraso en el horario previsto para su inicio, determinara una sanción, para el club organizador, de **\$ 1.250.- (pesos mil doscientos cincuenta)** por cada 30 (treinta) minutos de atraso.-
- c. **Podio de Llegada:** La llegada será con un parque cerrado donde los autos quedaran a disposición del Comisario Deportivo y un podio obligatorio para las 3 (tres) primeras tripulaciones de cada clase. El horario para la realización del podio deberá estar especificado en el cronograma de la competencia y su atraso, cuando el mismo no sea por motivos específicos de la competencia misma, determinara una sanción, para el club organizador, de **\$ 1.250.- (pesos mil doscientos cincuenta)** por cada 30 (treinta) minutos de atraso.-

Art. 45. Reenganche:

El reenganche según lo reglamentado, podrá ser:

Para competencias de Coeficiente 1.

- a. Todos los autos que por algún motivo hubiesen abandonado en el transcurso del Súper Especial, se podrán reenganchar para continuar compitiendo en las siguientes P.E.
- b. El ordenamiento de largada para estos autos reenganchados será ordenados a criterio de los Comisarios Deportivos.

- c. A los efectos de la Clasificación, a esos autos se les asignará como tiempo empleado para el Súper Especial, el mejor tiempo de su clase, más un recargo **30 segundos**.
- d. No se permitirá el reenganche de pilotos que hubiesen sido excluidos del evento durante el transcurso del Súper Especial.
- e. El auto reenganchado podrá sumar los puntos de la competencia correspondientes a su posición.
- f. El concurrente podrá presentar la solicitud de reenganche, por escrito, a la Dirección de la Prueba hasta 30 minutos después del horario previsto de ingreso del primer vehículo clasificado a Parque Cerrado.
- g. El automóvil podrá ser reparado a discreción dentro del Parque de Servicio, pero debe ser ingresado al Parque Cerrado como máximo hasta **30 minutos** antes del horario de salida del primer vehículo.
- h. Se prohíbe el cambio de block motor.

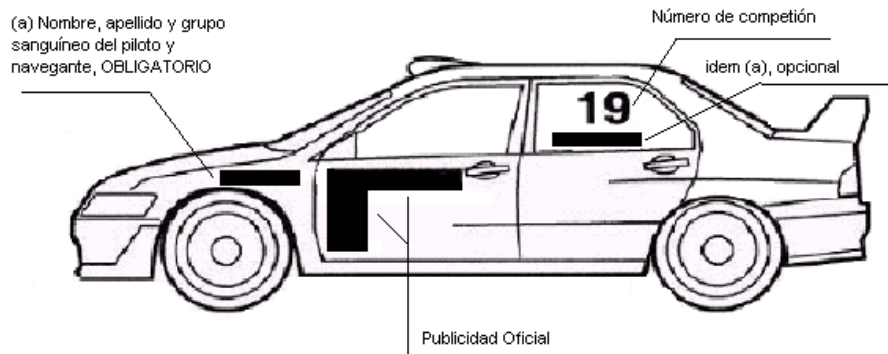
Para competencias de Coeficiente 2.

- a. Todos los autos que por algún motivo hubiesen abandonado en el transcurso de la Primera Etapa, se podrán reenganchar para continuar compitiendo en la siguiente etapa.
- b. El ordenamiento de largada para estos autos reenganchados será ordenados a criterio de los Comisarios Deportivos.
- c. No se permitirá el reenganche de pilotos que hubiesen sido excluidos.
- d. El auto reenganchado sumara puntos únicamente por la segunda etapa.
- e. El concurrente podrá presentar la solicitud de reenganche, por escrito, a la Dirección de la Prueba hasta una hora después del horario previsto de ingreso del primer vehículo clasificado a Parque Cerrado.
- f. El automóvil podrá ser reparado a discreción dentro del Parque de Servicio, pero debe ser ingresado al Parque Cerrado como máximo hasta media hora antes del horario de salida del primer vehículo.
- g. Se prohíbe el cambio de block motor.
- h. A estos autos se los identificara con una letra R pegada en el parabrisa (lado derecho superior), identificación que se colocara una vez efectuada la verificación técnica correspondiente.-

Art. 46. Prescripciones Generales de Rally. Para el Campeonato Cordobés de Rally 2018 serán de especial aplicación, además de lo aquí detallado, todo el contenido, con las modificaciones y agregados efectuados, de las Prescripciones Generales de Rally. De igual manera, cualquier caso no previsto en los Reglamentos será estudiado y resuelto por los Comisarios Deportivos quienes tienen el exclusivo poder de decisión (Art. 141 del R.D.A.).

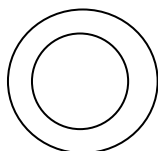
Art. 47. Declaraciones Públicas y/o Periodísticas. Si algún piloto, concurrente o allegado al mismo, realizara declaraciones de carácter público (a través de cualquier medio –gráfico, radial y televisivo-o redes sociales –facebook, twitter, etc.-) referidas a la categoría, competencia, campeonato, autoridades deportivas, dirigentes, instituciones organizadoras, etc., que resultaren agraviantes y/o exponiendo situaciones que no hubieran sido tratadas o aclaradas convenientemente, (Art. 50 RDA), el Comisario Deportivo y el Fiscalizador, se reservan el derecho de solicitar al Comité Ejecutivo de la F.R.A.D.C. que considere el caso y eleve las actuaciones la Tribunal de Penas para que aplique sanciones disciplinarias o económicas según crea conveniente en cuanto a forma y duración.

Números de Competición. Publicidad. Nombres y Grupo Sanguíneo.



Art. 06. Características de las Pruebas.

DIAGRAMA DE CHICANA ARTIFICIAL



8 mts.

8 mts.

1. Cubiertas de camión en pilas de tres (3), o fardos de alfa colocados de forma que el paso sea en sentido detallado en el gráfico (giro de izquierda a derecha), deben estar dibujados en el libro de ruta.
2. Las medidas establecidas son mínimas. Pueden ser modificadas por el Comisario Deportivo por cuestiones de seguridad.