FEDERACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA
www.fradcba.com.ar

REGLAMENTO GENERAL DEL CAMPEONATO

CORDOBÉS de RALLY

-2026-

Publicado el: 19/01/2026

CAMPEONATO CORDOBES DE RALLY 2026

REGLAMENTO DEPORTIVO

Contenido

Art.	Denominación
1	CONDICIONES GENERALES
2	DEFINICIONES
3	REQUISITOS DEL CAMPEONATO
4	EMPATE EN EL CAMPEONATO
5	CARACTERÍSTICAS DEL EVENTO
6	OFICIALES Y DELEGADOS
7	VEHICULOS ADMITIDOS
8	NEUMATICOS – GENERALIDADES
9	COMPONENTES MECÁNICOS
10	REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO
11	DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS DE LA FRADCBA
12	COBERTURA DE SEGURO
13	PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN
14	FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES
15	ARANCELES DE INSCRIPCIÓN
16	CLASES
17	NÚMEROS DE COMPETENCION
18	NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO
19	PUBLICIDAD
20	CONTROLES ADMINISTRATIVOS
21	VERIFICACION DE LOS ELEMENTOS DEL RALLY ANTES DEL COMIENZO DE LA COMPETENCIA
22	VERIFICACIONES DURANTE EL RALLY
23	VERIFICACIONES FINALES
24	COMPORTAMIENTO
25	RECONOCIMIENTO
26	LARGADA CEREMONIAL
27	LARGADA DEL RALLY
28	ORDEN DE LARGADA E INTERVALOS
29	CONTROLES – REQUISITOS GENERALES
30	CONTROLES HORARIOS
31	RETRASO MAXIMO PERMITIDO
32	CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO
33	PRUEBAS ESPECIALES – GENERALIDADES
34	LARGADA DE UNA PRUEBA ESPECIAL
35	FINALIZACIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL
36	POWER STAGE
37	CARACTERISTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL
38	INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL
39	SEGURIDAD DEL CONCURSANTE
40	RELARGADA LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1
41	REPARACIONES ANTES DE UNA RELARGADA
42	ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES
43	PARQUES DE ASISTENCIA
44	VACIAMIENTO DEL TANQUE Y/O REABASTECIMIENTO EN EL PARQUE DE SERVICIO
45	TIEMPO FLEXIBLE
46	ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)
47	REABASTECIMIENTO – PROCEDIMIENTOS

Publicado el: 19/01/2026

48 USO DE COMBUSTIBLE
49 REGLAS DEL PARQUE CERRADO
50 RESULTADOS DEL RALLY
51 RECLAMOS Y APELACIONES
52 ENTREGA DE PREMIOS DE RALLY
53 ENTREGA ANUAL DE PREMIOS DE FRADCBA

Anexo I Señales de Control

Anexo II Documentos Estándar

Anexo III Chicanas y Desvíos

Anexo IV Requerimientos Organizativos

Anexo V Combustible - Reabastecimiento

Reglamentaciones Deportivas para el Campeonato Cordobés de Rally 2026

PRINCIPIOS GENERALES

1. CONDICIONES GENERALES

La Federación Regional de Automovilismo Deportivo de la Provincia de Córdoba (en adelante la FRADCBA.), fiscaliza el Campeonato Cordobés de Rally que es de su propiedad, el cual comprende las competencias que están incluidas en el Calendario Deportivo Oficial. Cede a su vez la organización del mismo, a la Asociación Civil Cordobesa Organizadora de Rally (ACCOR), siendo esta responsable del mismo, la cual puede compartir la organización de cada fecha con otras instituciones o empresas bajo su exclusiva responsabilidad. La FRADCBA no será responsable de los contratos y/o acuerdos, que ACCOR suscriba a los fines de la realización/organización del campeonato Cordobés de Rally.

El Campeonato Cordobés de Rally se rige por el Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA y sus anexos, el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA) de la República Argentina, y el presente reglamento que incluye los artículos aplicables a los siguientes Campeonatos/Copas:
. Campeonatos Cordobés de Rally por clases para pilotos
. Campeonatos Cordobés de Rally por clases para copilotos

ACCOR, y el, o los clubes, instituciones o empresas que compartan la organización de cada evento son los únicos responsables de toda la organización del evento y del cumplimiento de todas las normas contenidas en este Reglamento Deportivo, de lo previsto en el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA), en el Código Deportivo Internacional (CDI), en el Reglamento Particular y demás resoluciones que la FRADCBA pueda dictar.
ACCOR presentará el calendario anual de competencias que conforman el Campeonato Cordobés de Rally a la FRADCBA. La FRADCBA lo revisará, y luego de su aprobación será publicado en carácter de oficial

1.1 APLICACIÓN

1.1.1 Todos los pilotos, competidores y oficiales que participan en los Campeonatos se comprometen, en nombre de ellos, sus empleados y agentes, a observar todas las disposiciones que se complementen o modifiquen del Código, el Reglamento Técnico aplicable, el presente Reglamento Deportivo y las regulaciones de cada rally.
A los efectos del Reglamento Deportivo actual, los promotores del campeonato, los fabricantes de neumáticos, los proveedores de combustible o cualquier proveedor relacionado con automóviles de competencia se consideran participantes en el rally de acuerdo con el Artículo 1.3 del Código Deportivo Internacional, y como tales deben cumplir las obligaciones que se les imponen y acatar las decisiones de la autoridad deportiva.
1.1.2 Solo la FRADCBA podrá conceder excepciones a estas disposiciones
1.1.3 Cualquier solicitud de exención (waiver) de las regulaciones aplicables para los Campeonatos deben presentarse en el formulario provisto por la Comisión de Rally de la FRADCBA para ese propósito. Cualquier artículo en el Reglamento Particular que pueda cambiar algo en las regulaciones sin la exención (waiver) no será considerado.
1.1.4 El Director de la Prueba tendrá la responsabilidad de aplicar estas disposiciones y el Reglamento Particular del rally, antes y durante el transcurso del evento. Deberá informar a los comisarios deportivos sobre cualquier incidente de importancia que haya ocurrido y requiera la aplicación de estas disposiciones o del Reglamento Particular del rally. En los casos específicamente referidos en esos Reglamentos, y según lo considere apropiado, también notificará por escrito cualquier solicitud de este tipo a los competidores involucrados.
1.1.5 Estará prohibido todo lo que no esté expresamente autorizado en este reglamento
1.1.6 Cualquier incumplimiento de estas disposiciones será informado a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer las sanciones previstas en el RDA y en el Código Deportivo Internacional. Cualquier caso no previsto en las disposiciones será estudiado por los Comisarios Deportivos, quienes por si solos tienen la facultad de tomar decisiones según lo estipula el Código Deportivo Internacional
1.1.7 El título de Campeonato Cordobés de Rally y el logotipo de la FRADCba. deben obligatoriamente aparecer en la tapa del R.P.P. y el Libro de Ruta, de cada rally del presente certamen, 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 **100 unidades de combustible.**

1.2 INTERPRETACIÓN

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

1.3 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, twiter, Instagram, 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 FR.A.D.Cba. que considere el caso y eleve las actuaciones al Tribunal de Penas para que aplique sanciones disciplinarias o económicas según crea conveniente en cuanto a forma y duración.

1.4 FECHA DE APLICACIÓN

Estas disposiciones comenzarán a regir a partir del 1 de enero de 2026

2. DEFINICIONES

2.1 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 (CH0).

2.2 BOLETÍN

Documento escrito de carácter oficial destinado a modificar, aclarar o completar el reglamento particular del rally según se detalla en el Anexo II. Un boletín no puede cambiar ni enmendar estas Reglamentaciones. Esto solo puede hacerse mediante la emisión de una exención otorgada por la FRADCBA.

2.3 COMUNICACIÓN

Documento escrito de carácter oficial y de naturaleza informativa que podrá emitir tanto el Director de la Prueba como también los Comisarios Deportivos.

2.4 ÁREAS DE CONTROL

Es el área comprendida entre la primera señal amarilla de advertencia y la señal beige final que posee tres bandas transversales.

2.5 TRIPULACIÓN

La tripulación estará compuesta por dos personas a bordo de cada auto, el piloto y el copiloto. A menos que se indique lo contrario, cualquier miembro de la tripulación podrá conducir durante el rally y cada uno deberá portar una licencia de conducir de su ADN para el año en curso, válida para el evento y una licencia de conducir valida. Si no aparece ningún concurrente en la solicitud de inscripción, se considera que el conductor también es el concurrente y debe poseer las dos licencias correspondientes. Cuando compiten fuera de sus países, las tripulaciones deben contratar una póliza de seguro internacional que cubra su repatriación, en caso necesario, en caso de accidente.

2.6 DECISIÓN

Es el documento emitido por el Director de la Prueba o por los Comisarios Deportivos para anunciar los hechos que motivan una indagación, audiencia o investigación

2.7 FRADCBA

Cualquier mención de la FRADCBA se refiere a la Federación Regional de Automovilismo Deportivo de la Provincia de Córdoba.

2.8 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.

2.9 ACCOR
Cualquier mención de ACCOR se refiere a la Asociación Civil Cordobesa Organizadora de Rally.

2.10 ETAPA
Cada parte competitiva del rally, separada por un reagrupamiento (parque cerrado) por la noche. Si se organizan Pruebas Súper Especiales la noche anterior a la Etapa 1, serán consideradas como Sección 1 de la Etapa 1.

2.11 NEUTRALIZACIÓN
Tiempo durante el cual los organizadores detienen a una tripulación por la razón que sea, y durante el cual se aplican las leyes de parque cerrado.

2.12 NOTIFICACIÓN
Documento oficial escrito emitido y publicado por el Director de la Prueba que informa, según corresponda, a un competidor / competidores de la aplicación de este Reglamento y / o el Reglamento Particular del rally.

2.13 PARQUE CERRADO
Área en la que no se permite ninguna operación, verificación, puesta a punto o reparación en el auto, a menos que así lo estipulen expresamente estas reglamentaciones o los reglamentos particulares del rally y en la cual solo podrán acceder los oficiales autorizados.

2.14 ASISTENCIA PROHIBIDA
El uso o recepción por parte de la tripulación de cualquier material fabricado (sólido o líquido, que no sea agua para beber, suministrado por los organizadores), repuestos, herramientas o equipos que no sean los que lleva el auto que compite o la presencia de personal del equipo según se define en estas disposiciones.

2.15 RECONOCIMIENTO
La presencia en un tramo cronometrado de un piloto y/o copiloto, de cualquier forma y en cualquier momento, que tenga la intención de inscribirse en el rally luego de haberse anunciado el recorrido.

2.16 HORARIOS DE RECONOCIMIENTO
El horario debe estar especificado en los Reglamentos Particulares con el cual las tripulaciones pueden familiarizarse con la ruta del rally.

2.17 REAGRUPAMIENTO
Una detención programada por los organizadores bajo condiciones de parque cerrado con control horario en la entrada y salida para permitir que se cumpla el cronograma y/o para reagrupar los autos que aun estén en el rally. El tiempo de detención podrá variar de una tripulación a otra.

2.18 ENLACES
Las partes de un itinerario no utilizadas para Pruebas Especiales.

2.19 SECCIÓN DEL RALLY
Cada parte del rally separada por un reagrupamiento

2.20 ASISTENCIA
Todo trabajo en un auto que esté en competencia, salvo los casos limitados en las presentes disposiciones.

2.21 PRUEBA ESPECIAL
Prueba de velocidad programada en caminos cerrados al público para el rally.

2.22 PRUEBA SUPER ESPECIAL
Cualquier variación de un Prueba Especial según se describe en estas disposiciones y según se detalla en el Reglamento Particular del Rally e identificada como tal en el itinerario.

2.23 EQUIPO
Un equipo está formado por el concurrente, la tripulación y el personal de apoyo.

2.24 CARNÉ DE CONTROL
Es un carné creado para dejar constancia de los tiempos registrados en los diferentes puntos de control

fijados en el itinerario.

2.25 ZONA TÉCNICA
Es una zona separada por dos Controles Horarios a los efectos de que los Comisarios Técnicos efectúen verificaciones.

2.26 UNIDADES DE COMBUSTIBLE
Medida patrón para el cálculo de una sanción monetaria (multa), la misma equivale al valor del litro de nafta de mayor octanaje (Infinia), según el establecido en la estación de servicio YPF más cercana al predio del Parque de Servicio.

2.27 CDI
Código Deportivo Internacional

2.28 RDA
Reglamento Deportivo Automovilístico de la República Argentina

2.29 WAIVER
El acto de renunciar o modificar intencionalmente parte de estos reglamentos. La FRADCBA sólo puede conceder una exención en un caso especial o situación inevitable. Una exención no puede cambiar el sentido general de los reglamentos

CAMPEONATO Y PUNTOS

3. REQUISITOS DEL CAMPEONATO

GENERALIDADES
Se establecen dos tipos de pruebas para la disputa del campeonato
Por sus características pueden ser: coeficiente 1 o coeficiente 2 (ver art. 5.1.1)

3.1 CANTIDAD DE EVENTOS
El campeonato está compuesto de un mínimo de siete (7) fechas y un máximo de nueve (9).
De las fechas que conforman el calendario, dos (2) deberán ser de coeficiente 2. Las mismas será definida por el organizador con la aprobación de la FRADCBA.

3.2 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS
3.2.1 Atribución de puntos del campeonato

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

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

1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
37	**27**	**22**	**18**	**15**	**12**	**9**	**6**	**3**	**2**

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

PRIMERA ETAPA:

1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º
12	**9**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**

SEGUNDA ETAPA:

1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º
12	**9**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**

CLASIFICACION GENERAL:

1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
25	**18**	**15**	**12**	**10**	**8**	**6**	**4**	**2**	**1**

Nota 1: Una tripulación que haya abandonado en la etapa 1 (no ingreso al parque cerrado nocturno), no obtendrá puntos en esa etapa, pese a que se ajuste al sistema de re-largada para la etapa 2 (Art. 40).
Nota 2: En el caso de una tripulación haya obtenido puntos en la etapa 1, y se haya retirado de la competencia durante la etapa 2, los Comisarios Deportivos pueden requerir la presencia de su auto en el parque cerrado final

Clasificación por "Power Stage"
En cada rally se otorgarán puntos extra según el resultado de la Prueba Especial denominada "Power Stage" según la siguiente escala.

Puesto	Puntos
1°	**3**
2°	**2**
3°	**1**

Para sumar puntos en cualquier Campeonato de Pilotos, la persona designada como piloto en el formulario de inscripción debe conducir el auto en las Pruebas Especiales, excepto en un caso de fuerza mayor durante la competición, notificado a los Comisarios y reconocido por ellos.

3.2.2 Atribución de puntos reducidos
En caso de que uno de los rallies que cuentan para el Campeonato o Copa no puedan correr en su totalidad, los puntos serán otorgados sobre la base de la clasificación establecida:

a. Se otorgarán puntos completos si ha sido disputado más del 50 % del largo fijado de recorrido de las pruebas especiales.
b. Se otorgará la mitad de los puntos si ha transcurrido entre 25% y 50% del largo fijado en el recorrido de las pruebas especiales.
c. No se otorgarán puntos si se ha disputado menos del 25% de la duración programada de las pruebas especiales.
d. Esto es aplicable al campeonato y puntos de bonificación por etapa.
e. En circunstancias excepcionales, la FRADCBA puede decidir aplicar un principio diferente para la atribución de puntos reducidos.

3.3 PUNTAJE POR PRESENTACION

a. Se dará a cada tripulación **cuatro (4) puntos** por presentación en cada competencia (excepto lo dispuesto en el punto **B**), 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.

b. En la **ante última** fecha del campeonato se otorgará a cada tripulación, **veinticinco (25) puntos** por presentación, mientras que en la **última** fecha se otorgarán **cincuenta (50) puntos** por presentación.
Los puntos mencionados solo se adjudicaran a quienes hayan participado con anterioridad en el año, de lo contrario, se otorgará **cuatro (4) puntos** en ambas competencias.

Estos puntajes no serán asignados en caso de ser retirado del evento (descalificación) ni tampoco a las tripulaciones que por su clasificación final, le corresponda asistir al podio de premiación y no lo hiciesen.

3.4 PARTICIPACIÓN EN EL ÚLTIMO RALLY DEL CAMPEONATO

Para el caso específico de la última prueba del Campeonato, solo recibirán puntos los pilotos que hayan intervenido anteriormente, como mínimo, en **UNA** prueba del Campeonato Cordobés durante el corriente año, en la clase en que se inscriben.
Los puntos correspondientes a la posición que hayan ocupado (final, etapas, power stage) al piloto que solo lo hace en esa última prueba del Campeonato, incluido su copiloto, le serán asignados a la tripulación clasificada en la posición siguiente y así sucesivamente.

3.5 CANTIDAD DE RESULTADOS PARA LA CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

La clasificación final del campeonato para todas las clases, será establecida realizando la sumatoria de los puntos obtenidos en todas las fechas realizadas en el Campeonato.

Será consagrado Campeón de la categoría, el piloto y/o navegante que haya obtenido la mayor cantidad de puntos, habiendo intervenido en por lo menos **cinco (5)** de las competencias previstas, de no ser así, será considerado Campeón aquel participante que habiendo cumplido con los requisitos establecidos en el presente artículo, siga al participante con más puntos, en forma inmediata en el Campeonato (segundo colocado).

3.6 FECHA DE DESCARTE

Las posiciones finales para todas las clases del certamen 2026, serán establecidas realizando la sumatoria de los puntos obtenidos en todos los eventos del campeonato, **menos UNO**, (evento de descarte).

a. Se podrán descartar aquellos eventos en que el participante no haya intervenido.
b. No se podrá descartar la última fecha de la temporada.
c. No se podrán descartar aquellos eventos en los que un participante haya sido excluido en forma parcial o del evento, por infracciones a los Reglamentos técnicos o deportivos.
d. Los puntos de presentación, serán también descartados.

3.7 PARTICIPANTES – LICENCIAS

3.7.1 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.Cba. 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.

3.7.2 Se emitirá una licencia de concurrente por cada auto que participe en una competencia. (Según Cap. II Art. 40.1 del RDA)

3.8 COPA JUNIOR

Podrán participar pilotos cuyos vehículos se encuentren bajo la reglamentación técnica nacional de la Clase “JUNIOR”.

4 EMPATE EN EL CAMPEONATO

4.1 PILOTOS Y COPILOTOS

Para la clasificación final del campeonato, la regla para decidir entre pilotos y copilotos que hayan puntuado exactamente el mismo total de puntos será:

4.1.1 Según al mayor número de primeros lugares, luego de segundos lugares, luego de terceros lugares, etc., logrados en las clasificaciones finales de los rallies donde participaron para lograr el total de puntos.

4.1.2 Según al mayor número de puestos más altos logrados en las clasificaciones de los respectivos campeonatos, teniendo en cuenta únicamente los rallies en los que todos los pilotos y / o copilotos interesados han participado siendo un 11° puesto mayor que cualquier 12° puesto, un 12° puesto mayor que un 13° y así sucesivamente.

4.1.3 En caso de un empate posterior, la FRADCBA decidirá quién es el ganador y decidirá entre cualquier otro piloto y copiloto que haya empatado, en base a otras consideraciones que considere apropiada.

5 CARACTERÍSTICAS DEL EVENTO

5.1 DISTANCIAS

5.1.1 La distancia total de tramos cronometrados deberá ser:

- **Coeficiente 1:** Entre **80** y **110 Km.**
- **Coeficiente 2:** Entre **115** y **135 Km.**

5.1.2 La extensión recomendada de cada etapa deberá ser cómo mínimo de un 30 % y como máximo de un 70 % del recorrido total de tramos cronometrados. El recorrido más extenso es recomendable disputarlo en la etapa 1.

5.1.3 Si la distancia entre Parques de Asistencia supera los 100 km podrá disponerse una zona suplementaria de reabastecimiento según las condiciones que se detallan en el Art 47.

Si el organizador considera que por razones técnicas (PE’s muy extensas) es conveniente colocar un

área de reabastecimiento, aunque la distancia entre parques sea menor a 100 Km, puede hacerlo.
5.1.4 Se recomienda que los enlaces no sumen más de 320 kilómetros en el total de la competencia, para superar esta distancia se requerirá una aprobación previa de la FRADCBA.
5.1.5 Ninguna prueba especial completa puede ejecutarse más de tres veces en un rally, excluyendo las Pruebas Súper Especiales.
Cualquier parte de una Prueba Especial ejecutada más de tres veces debe obtener la aprobación de la FRADCBA.

5.2 TIPO DE SUPERFICIES

Las Pruebas Especiales se pueden disputar sobre superficies de tierra, hielo, nieve o asfalto.
En el caso de Pruebas Especiales con diferentes superficies entre una y otra, éste cambio debe ser precedido de una asistencia de 45 minutos.
Las superficies de todas las Pruebas Especiales deben permanecer iguales durante todo su recorrido.
En casos especiales se puede requerir una exención (waiver) a la FRADCBA cuando el uso de secciones limitadas de asfalto en un rally de tierra o viceversa supere el 10% de la longitud de una Prueba Especial.
Una Prueba Súper Especial puede tener diferentes superficies.

5.3 CONDICIONES DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS (PE's)

5.3.1 La distancia mínima no podrá ser menor a 2.50 kms. La extensión máxima no deberá superar los 30 kms. Los tramos rectos no deben superar los 1200 mts.
5.3.2 En el caso de caminos rectos, el Organizador deberá implementar sectores para reducir la velocidad tales como ingreso a campos, desvíos en caminos laterales, etc., siempre manteniendo el ancho del camino que se está transitando y con el piso debidamente compactado.
5.3.3 No se deberán incluir dentro del recorrido de la misma etapa, tramos cronometrados que se disputen ida y regreso sobre el mismo tramo del camino.

5.4 ELECCIÓN DEL RECORRIDO

5.4.1 El Organizador del evento es el único responsable de que los tramos cronometrados a usar en la carrera sean apropiados; deberá evitar las rutas que podrían no concordar con los reglamentos y/o recomendaciones de la FRADCBA. La seguridad es de primordial importancia al seleccionar los tramos. La selección de la ruta del rally debe evitar los caminos que puedan incluir una alta densidad de tráfico de espectadores.
5.4.2 Como referencia, la velocidad promedio máxima en las pruebas especiales no debe superar los 130 km/h.
5.4.3 La velocidad promedio en secciones de rutas (tramos de enlace), no debe superar las permitidas para los caminos que se utilicen, de acuerdo a las reglamentaciones vigentes.
5.4.4 El Colegio de Comisarios podrá tomar la decisión, in situ, de cancelar o modificar el recorrido de un tramo cronometrado si por motivos de seguridad lo consideran conveniente.
5.4.5 Dentro de los 15 días anteriores a la fecha del inicio del evento, la FRADCBA, podrá revisar el recorrido elegido por el organizador e indicar las modificaciones que considere convenientes.

5.5 CHICANAS / DESVIO DE CAMINO / ROTONDAS

5.5.1 El Organizador del evento podrá incluir en la prueba, desvíos laterales por banquinas o entradas y salidas por campos lindantes, o bien Chicanas sobre camino, a los efectos de reducir la velocidad en rectas extensas.
Los desvíos/chicanas pueden utilizarse en un tramo especial para reducir la velocidad antes de determinados puntos de alto riesgo. Todos los desvíos/chicanas deben figurar en el libro de ruta y estar ya señalizadas durante el reconocimiento.
La posición exacta de los elementos de la chicana debe marcarse claramente con una línea pintada, de manera que puedan recolocarse si se mueven del sitio el cual se encontraban.
5.5.2 Los desvíos o chicanas deberán ser armadas siguiendo las instrucciones y planos como se indican en el Manual o Guía de Seguridad de Rally que figura como Anexo del presente reglamento.
Deberá respetarse una distancia Mínima de 15 metros entre "pared y pared".
5.5.3 En el caso de pilotos que no logren ingresar por la puerta de ingreso a la chicana (en el caso de desvíos también la de salida), deberán retornar para ubicar el vehículo en dicho ingreso o puerta para cumplir con el recorrido original.
Excepcionalmente, en la única condición que se autoriza a frenar a "cero" y continuar, es en el caso de que el desvío o chicana se encuentre obstruida por otro vehículo.
El único reclamo que será aceptado, posterior a un informe de un Juez de Hecho, será con las imágenes de la cámara On Board del auto en cuestión.

5.5.4 Es importante marcar la dirección de la chicana con flechas o rayas oblicuas, y colocar en su aproximación un panel de «100 m».
5.5.5 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.
También se sugiere, como para informar más ampliamente cualquier anormalidad, grabar el desvío/chicana en vídeo.
5.5.6 La persona de control deberá pertenecer a la organización y tendrá que estar debidamente identificada con un chaleco claramente visible que muestre su condición de Juez de Hecho de la chicana.
5.5.7 Además, durante el rally el Juez de Hecho o un colaborador si lo hubiere, debe reparar cualquier daño provocado por un vehículo que impacte contra alguno de sus elementos.
Si el desvío/chicana sufren daños más graves que un golpe leve y no puede ser reparada, se debe informar a la dirección de la prueba para que le indiquen cómo proceder.
5.5.8 Sanciones por no respetar el recorrido tal cual lo establece el Libro de Ruta: 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.
5.5.9 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 o derribe un elemento demarcatorio (poste / estaca / cubiertas) en una chicana y/o desvío será de 10 segundos.

5.5.10 Rotondas o Bucles
Las rotondas o bucles se deben tomar tal y como se indica en el Libro de Ruta.
Los Comisarios Deportivos penalizarán a las tripulaciones que no sigan esta ruta indicada.

- Penalización mínima: 10 segundos
- Penalización por no hacer la rotonda y/o bucle: un (1) minuto por cada vez.

5.6 PROGRAMA PARA RALLIES

Además de respetar los criterios que se detallan a continuación, se incentiva a los organizadores a desarrollar sus propias características de rally, su programa de actividades y su itinerario.
5.6.1 La cronología de un evento será la siguiente:
- Verificaciones administrativas
- Reconocimientos (también pueden tener lugar antes de las verificaciones administrativas. Para ello la organización debe haber suministrado el material necesario para realizarlo)
- Verificaciones técnicas
- Largada Ceremonial (si la hubiera)
- Rally
- Ceremonia de Podio

5.6.2 Los eventos podrán durar 2 o 3 días, incluyendo la sección de largada o la sección de finalización.
5.6.3 Los eventos deberán finalizar preferentemente los días domingo.
5.6.4 Los organizadores deben incluir en el itinerario con características de “Power Stage” alguna de las pruebas especiales a disputarse en la última sección del Rally.
5.6.5 La ceremonia en el podio o rampa se realizará dentro de la hora posterior a la llegada del primer auto al Parque Cerrado Final.
5.6.6 El programa de reconocimiento se realizará en un máximo de dos días. Sin embargo, los organizadores podrán presentar justificaciones a la FRADCBA para modificarlo.

5.7 DURACIÓN

La duración del rally no debe superar las 48 horas desde el comienzo (CH0) hasta su finalización con un máximo de manejo por etapa de 12 horas.
El tiempo de detención entre cada etapa no debe ser inferior a doce (12) horas

5.8 RALLIES PREVIOS

Dentro de los treinta (30) días previos a la realización de un rally, el Organizador u otra entidad organizadora, no podrán realizar una prueba que comprenda tramos totales de las Pruebas Especiales, de las que luego van a ser utilizadas en el rally que se dispute por el Campeonato Cordobés.

5.9 ACATAMIENTO DEL ITINERARIO OFICIAL Y DEL PROGRAMA DEPORTIVO

5.9.1 Salvo en casos de fuerza mayor, el Director de la Prueba deberá asegurarse de que se respete el itinerario oficial definido en el Reglamento Particular

OFICIALES

6 OFICIALES Y DELEGADOS

6.1 COMISARIOS

El Colegio de Comisarios Deportivos (los Comisarios) siempre estará integrado por un mínimo de dos miembros designados por la FRADCBA. Uno de ellos será el Presidente del Colegio de Comisarios. Deberá existir un vínculo de comunicación permanente entre los Comisarios y el Director de la Prueba. Durante el transcurso del rally por lo menos uno de los comisarios deberá permanecer en la proximidad de la Dirección de la Prueba.

6.2 ENCARGADOS DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURRENTES (CRO)

La función principal del Encargado de las Relaciones con los Concurrentes será proporcionar información o aclaración de los reglamentos y del desarrollo del rally a los concurrentes y tripulaciones. Debe haber al menos un CRO en cada rally que debe ser fácilmente identificable por los concurrentes y tripulantes.

VEHICULOS ADMITIDOS

7 VEHICULOS ADMITIDOS

7.1 VEHÍCULOS PERMITIDOS

No podrá participar ningún vehículo que no posea su respectiva Ficha de Homologación.
Podrán participar en competencias puntuables del Campeonato Cordobés de Rally los vehículos comprendidos dentro de la organización de una prueba con puntaje por el presente Campeonato en una prueba con puntaje por el presente Campeonato en la reglamentación técnica de las Categorías/Clases:

RC2
MAXI RALLY
RN4
RC3
A1
RC5
N1
RC6
N3
N2

7.2 MÍNIMO DE PARTICIPANTES

Para que el 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, independiente de las Clases, habilitados para largar.

7.3 MÍNIMO DE VEHÍCULOS POR CLASES

Para el otorgamiento del total de puntos asignados, se exigirá un número mínimo de **cuatro (4)** participantes en cada una de las Clases.
De no alcanzar el mínimo de **cuatro (4)** autos **y hasta tres (3)**, se le otorgara el **50% (cincuenta por ciento)** del puntaje estipulado a los vehículos que se encuentren presentes. De no alcanzar la cantidad de tres (3) participantes, no se otorgará puntaje para el campeonato.
Al final de la temporada, si no se logra un ranking con al menos **diez (10)** vehículos o participantes, la categoría perderá el status de campeonato y se premiará como “Copa”
Para todas las Clases, el mínimo de vehículos exigidos en el presente reglamento, se deberá contar las tripulaciones inscriptas, presentes en el CH0.

NEUMATICOS

8 GENERALIDADES

8.1 PARA TODO TIPO DE AUTOS Y COMPETIDORES

8.1.1 NEUMÁTICOS CON DIBUJO

a. Todos los autos deberán estar equipados con neumáticos con dibujo.
b. Modificaciones manuales al dibujo original no son permitidas a menos que se mencione en los reglamentos pertinentes.

8.1.2 TRATAMIENTO DE LOS NEUMATICOS

a. Todo tratamiento mecánico y/o químico de los neumáticos no está permitido.
b. Cualquier dispositivo para calentar los neumáticos una vez colocados sobre la llanta, no está permitido.
c. Estén o no colocados en las llantas, se permite mantener los neumáticos en un ambiente artificialmente calefaccionado debajo de los 35°C
d. Solamente en algunas pruebas del Campeonato Cordobés será autorizada la modificación del diseño de los neumáticos. Cuando esa condición sea permitida, deberá ser mencionada en el Reglamento Particular o en un boletín del mismo.
e. Los trabajos de modificación, solo podrán llevarse a cabo en el Parque de Asistencia.

8.1.3 NÚMERO DE CÓDIGO DE BARRAS

Cada neumático debe tener:

a. Dos (2) números de código de barras idénticos moldeados, (uno sobre cada lado del neumático). Estos códigos de barras serán utilizados para verificar cualquier control que quiera realizarse sobre los mismos.
b. El código de barra del neumático, siempre debe estar visible desde fuera del auto.

8.1.4 DISPOSITIVOS PARA MANTENER EL RENDIMIENTO TOTAL DE LOS NEUMÁTICOS

a. Está prohibido el uso de cualquier dispositivo para el mantenimiento del rendimiento completo de los neumáticos con una presión interna igual o inferior a la presión atmosférica.
b. El interior del neumático, (espacio entre la llanta y la parte interna del neumático) debe llenarse solamente con aire.

8.1.5 LLANTAS

No está permitido ningún dispositivo diseñado para sujetar el neumático a la llanta.

8.1.6 COLOCACIÓN DE NEUMÁTICOS

La presión máxima para colocar el neumático en la llanta es de 8 bares a 20°C; esta presión debe permitir que el neumático se pegue a las paredes exteriores de la llanta.

8.1.7 NEUMÁTICOS DE ASFALTO (SECO Y HÜMEDO)

En todo momento durante el evento, la profundidad del dibujo de los neumáticos de asfalto colocados en el auto no debe ser menos de 3.0 mm sobre por lo menos tres cuartas partes de pisada.

8.1.8 CONTROL

a. En cualquier momento durante el evento pueden realizarse controles para verificar la conformidad de los neumáticos.
b. Se marcará con un sello especial y no deberá ser usado todo neumático que no esté de conformidad.

8.1.9 MARCACIÓN DE NEUMÁTICOS / ZONAS DE CONTROL

a. Se podrá establecer una zona de marcado de neumáticos / llantas / lectura de códigos de barras a la salida de los parques de asistencia autorizados, y en las zonas de asistencia remota.
b. A los solos efectos de asistir el procedimiento de marcado de neumáticos, un miembro del equipo de cada tripulación puede acceder a estas zonas.

c. La tripulación debe detener su auto y esperar las instrucciones de los oficiales y/o comisarios técnicos. En ausencia de estos la tripulación podrá retirarse de la zona sin detenerse.
d. Se puede establecer una zona de control de marcas de neumáticos en la entrada a los parques de asistencia autorizados y las zonas de asistencia remota.

8.1.10 ENLACES

Para la presentación en la largada promocional o cuando no son incluidas Pruebas Especiales, neumáticos con dibujos no registrados pueden ser usados en los enlaces

8.1.11 AJUSTE DE PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

Se permite el ajuste de la presión de los neumáticos:

a. Cuando el tiempo de espera entre un CH que precede a una Prueba Especial y el comienzo de esa Prueba Especial es de más de 13 minutos para cualquier competidor.
b. En reagrupamientos de más de 10 minutos de duración para cualquier competidor, si a continuación hay una prueba especial o una prueba súper especial.

8.1.12 RUEDAS DE REPUESTO

a. Los autos pueden llevar un máximo de dos (2) ruedas de repuesto.
b. Cualquier rueda completa colocada en el auto o instalada dentro del auto durante la asistencia, deberá alcanzar el parque de asistencia o al área de asistencia próximos donde se haya autorizado el cambio de neumáticos.
c. No se podrá cargar o retirar del auto ninguna rueda completa en ningún lugar que no sea en los parques de asistencia o áreas donde se haya autorizado el cambio de estas.

8.1.13 PRUEBAS COMPARTIDAS CON OTROS CAMPEONATOS

La forma de control, entre otros aspecto, serán especificados en el RPP, de manera que los participantes se ajusten a los requerimientos de ambos campeonatos.

8.1.14 PROVEEDOR DE NEUMATICOS EN EL PUNTO STOP DE UNA PRUEBA ESPECIAL

La presencia de representantes del proveedor de neumáticos, está autorizada en el punto stop de las Pruebas Especiales. En ese punto, pueden llevarse a cabo verificaciones visuales y de temperatura y se puede recoger información relativa a los productos de la compañía.

8.2 SUMINISTRO DE NEUMÁTICOS

8.2.1 PROVISIÓN

Los neumáticos a utilizar en todas las categorías que participan en las pruebas del Campeonato Cordobés de Rally serán provistos en forma exclusiva por la Asociación Civil Cordobesa Organizadora de Rally, o bajo su responsabilidad, a quien ellos, (ACCOR), definan, salvo las especificadas en el art. 8.1.10. En cada prueba, ACCOR informará a las autoridades, las características de las cubiertas a utilizar en cada clase

8.3 CANTIDAD DE NEUMÁTICOS

8.3.1 CANTIDAD DE NEUMATICOS AUTORIZADOS

En las distintas clases, puede ser definida una cantidad máxima de cubiertas a utilizar durante el desarrollo de la prueba. Si se establece esa condición por parte de ACCOR, deberá ser informada a través del Reglamento Particular de la Prueba.

COMPONENTES MECÁNICOS

9 COMPONENTES MECÁNICOS

9.1 REEMPLAZO DE MOTOR

9.1.1 El mismo block motor y la carrocería se deberán usar desde la verificación técnica previa hasta la finalización del rally.

9.1.2 En caso específico de que falle el motor entre la verificación técnica y el primer Control Horario (CH0), se permitirá remplazarlo sin penalización.

9.1.3 Las tripulaciones que abandonen durante la etapa 1 y relarguen después del reagrupamiento nocturno, pueden proceder al cambio de motor ajustándose a las condiciones que se menciona en el art. 41.3

9.2 TURBOCOMPRESORES

9.2.1 De aquí en adelante se hará referencia al turbocompresor y al compresor como “compresor”.
9.2.2 Las disposiciones reinantes referentes a la brida de aire y marcado se mantienen vigentes (Art**.** 254-6.1 y 255-5.1.8.3 del Anexo J).
9.2.3 El compresor colocado en el auto se controlará y precintará en la verificación previa al evento. En caso de cambio el equipo deberá informar cual se va a colocar.
9.2.4 Los compresores se marcarán con precinto cuyo número será registrado.
9.2.5 Todos los compresores usados deberán permanecer sellados desde antes del inicio del evento hasta el final del rally para que los comisarios técnicos puedan verificarlos.
9.2.6 Asimismo, las reglas anteriores son obligatorias para todos los autos cuyos compresores no estén equipados con brida de aire. En este caso, los compresores deberán estar marcados solo para que se puedan contar.
9.2.7 En el caso de los vehículos Rally2 se refuerza el control de sistemas homologado FIA (válvula pop-off véase Lista Técnica FIA Nº 43) debe ser verificada y sellada (según el Anexo J Artículo 261) en la verificación técnica previa al evento. Debe permanecer sellado hasta el final del rally excepto si existe una autorización específica de los comisarios técnicos de la FRADCBA.

9.3 TRANSMISIONES

9.3.1 En cada auto se pueden usar en cada rally cajas de cambios de repuesto y juego de diferenciales de repuesto (frente y/o centro y/o parte trasera).
9.3.2 Los colocados en el auto se marcarán / sellarán en la verificación técnica inicial. Los conjuntos de repuesto se sellarán en el caso de que sean instalados en el auto durante el evento. La aplicación de esta regla a otros autos inscriptos queda librada a criterio de los fiscalizadores.
9.3.3 El marcado / precintado se llevará a cabo de tal manera que permita a los competidores reemplazar el embrague y los accesorios asociados.
9.3.4 Todos los componentes se identificarán con precintos cuyos números serán registrados
9.3.5 Todos los marcados / precintados se efectuarán según los detalles publicados por la FRADCBA para los distintos modelos de auto.
9.3.6 Las cajas de cambio y diferenciales podrán cambiarse en cualquier parque de asistencia, siempre que los comisarios técnicos hayan sido informados con antelación de la intención de hacerlo.
9.3.7 Con la condición de que los precintos y las marcas de la caja de cambios / diferencial(es) desmontado(s) permanezcan intactos. Las partes pueden volver a utilizarse en el mismo auto,
9.3.8 El marcado/precintado deberá permanecer intacto desde la verificación técnica inicial hasta el final del rally. Los comisarios técnicos podrán verificar las marcas/sellos en cualquier momento y al finalizar el rally podrán desensamblar las partes para comprobar su conformidad.

10 REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO

10.1 CÁMARAS A BORDO

10.1.1 La instalación de una cámara de grabación digital a bordo orientada a poder observar el recorrido hecho por el auto, es obligatoria para los vehículos participantes de todas las clases. La toma de imágenes debe estar enfocada hacia la parte delantera del vehículo, debiéndose observar el camino a recorrer.
10.1.2 Cuando se recorra una Prueba Especial, la cámara debe estar encendida y grabando en todo momento, desde la presentación del vehículo en el CH, punto de largada y hasta la pancarta de tres rayas oblicuas que señalan la finalización del sector de control luego del punto stop. Es responsabilidad de la tripulación el correcto funcionamiento de la cámara y la dirección y enfoque de las imágenes grabadas.
10.1.3 Si antes del inicio de un tramo cronometrado, la tripulación comprueba que su cámara presenta dificultades de grabado, debe informarlo a las autoridades en el control horario correspondiente a ese tramo.
10.1.4 La cámara puede ser requerida por las autoridades de la prueba en cualquier momento a efectos de las comprobaciones que consideren convenientes. También será obligación ceder cualquier imagen que solicite la categoría para utilizar a fines promocionales y de divulgación pública.
10.1.5 Las penalizaciones por cada evento por no presentar las imágenes solicitadas tanto por las autoridades deportivas como por la categoría podrán las siguientes:

- Primera oportunidad: un (1) minuto

- Segunda oportunidad: diez (10) minutos
- Tercera oportunidad: retirado del evento

La penalización será aplicada en la etapa en que ha sido cometida la infracción.

DOCUMENTOS ESTÁNDAR FRADCBA

11 DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS REQUERIDOS POR LA FRADCBA

11.1 GENERALIDADES

Deberá cumplirse con el formato y procedimiento de los siguientes documentos, tal como figura en el Anexo II:

- Reglamento Particular (formato electrónico e impreso)
- Boletines (formato electrónico e impreso)
- Itinerario (formato electrónico e impreso)
- Libro de Ruta, (impreso, si hubiese electrónico ver art. 11.2.1)
- Carné de Control (formato impreso)
- Formulario de inscripción (formato electrónico e impreso)
- Listas de inscriptos (formato electrónico e impreso)
- Listas de largada y resultados del rally (formato electrónico e impreso)
- Manual de Seguridad con toda la documentación respectiva (formato electrónico e impreso),

Un tablero de anuncios digital debe estar disponible en la página oficial de Rally Cordobés

Los documentos oficiales tales como los resultados provisorios y finales, boletines, comunicados notificaciones y decisiones emitidas por el Director de la Prueba o por los Comisarios Deportivos, deben ser publicados en el tablero oficial de anuncios digitales y/o físico, indicando la hora de publicación.

Los documentos que se publiquen en forma electrónica no serán modificados luego de su publicación en la página web del organizador, salvo que se informe a todos los competidores y a los oficiales y se marquen las modificaciones efectuadas. Todo documento que requiera la aprobación de la FRADCBA antes de su publicación no se modificará si no es aprobado por la FRADCBA.

11.2 LIBRO DE RUTA / ITINERARIO

11.2.1 Todas las tripulaciones y autoridades de la carrera recibirán un libro de ruta conteniendo una descripción detallada del recorrido e itinerario obligatorio.

Deberá seguirse este itinerario y los diagramas de la dirección de la ruta. Cualquier modificación será informada a los comisarios quienes deberán autorizar al Director de la Prueba la implementación de la misma.

Todas las modificaciones realizadas deben ser informadas a todos los competidores por boletín antes del inicio de la prueba especial en cuestión.

En el caso de uso de un Libro de Ruta electrónico debe mencionarse en el Reglamento Particular y debe estar disponible a más tardar al momento del cierre de inscripciones.

11.2.2 Las tripulaciones deberán respetar en todo momento el trazado, cronograma, secuencia de controles y sentido de circulación establecido en el Libro de Ruta, este itinerario es obligatorio bajo pena de exclusión, recargo de tiempo u otras sanciones a criterio exclusivo de los Comisarios Deportivos, estas sanciones se pronunciaran y se harán efectiva al final de sección o etapa. Estas sanciones se declaran inapelables.

11.2.3 El organizador debe proveer a la FRADCBA, un Libro de Ruta borrador, a los efectos de su revisión y aprobación, al menos 15 días antes de la fecha determinada para el inicio del evento

La FRADCBA podrá disponer una revisión de la información suministrada para lo cual podrá requerir a la organización una comprobación anticipada en el lugar en que se desarrollará la prueba. El oficial designado por la FRADCBA que concurra deberá ser acompañado en el lugar por un responsable de la organización.

11.2.4 El Libro de Ruta deberá contener:

. Reglamento Particular de la Prueba
. Mapas
. Itinerario con Horarios y Tiempos Asignados
. Referencias de Circulación de Enlaces y Pruebas Especiales
. Referencias de Repeticiones Referencias de todos los Controles Horarios (ubicación – numeración – tipo de control)
. Sentido de circulación y ubicación de los distintos controles horarios en los sectores de reagrupamiento, parques de servicio o neutralizaciones

. Formulario para **c**ontrol de reconocimientos de los caminos
. Formulario de abandono definitivo

11.3 CARNÉ DE CONTROL

11.3.1 Cada tripulación 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.

11.3.2 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”.

11.3.3 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, la tripulación en cuestión, tendrá una penalización de **un (1) minuto**. Esta información la comunicará el Director de la Prueba al final de la sección.

11.3.4 Cualquier divergencia entre los tiempos anotados en el carné de control de la tripulación respecto a los registrados en los documentos oficiales del rally constituirá un asunto a investigar por parte del Director de la Prueba.

11.3.5 En caso de extravío de la carnet de control, el oficial deportivo ubicado en la mesa de control anotará en la primer hoja del libro de ruta acompañado de su firma, la hora de presentación en el tramo y tiempo empleado, según corresponda. Este procedimiento se repetirá hasta llegar al parque de asistencia donde se le dará a la tripulación un nuevo carnet de control. Dicha tripulación recibirá una penalización de **un (1) minuto.**

SEGURO

12 COBERTURA DE SEGURO

12.1 COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL

12.1.1 La prima del seguro que se deberá incluir en el arancel de inscripción deberá garantizar una cobertura adecuada por responsabilidad civil frente a terceras partes (responsabilidad civil).

12.1.2 La cobertura de responsabilidad civil frente a terceros será adicional y sin perjuicio de cualquier póliza personal de seguros de cualquier competidor o de cualquier persona física o jurídica que participe del evento.

12.1.3 La cobertura de seguro deberá estar vigente por lo menos a partir del CH 0 y luego para los competidores que estén corriendo dentro del itinerario del rally desde la largada del primer tramo de competencia hasta el final del rally, o hasta el momento del abandono permanente o descalificación. No se considerará abandono permanente cuando un auto haya abandonado y vuelto a largar.

12.1.4 Los montos mínimos de cobertura de los seguros, serán determinados anualmente por la FRADCBA

12.1.5 Es obligatorio que figure en Póliza RC Espectadores, cláusula de “tramo de enlaces”.

12.2 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.

12.3 LIBERACIÓN DE RESPONSABILIDADES

El Organizador, el Comité de Organización y el Ente Fiscalizador, no se hacen responsables ante cualquier caso de accidente que pudiera ocurrir o pudiera ser causado por cualquier concursante y/o automóvil de competición participante, ni por sus vehículos de asistencia durante el desarrollo del rally.

INSCRIPCIONES

13 PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

13.1 GENERALIDADES

13.1.1. Las mismas podrán efectuarse ante Rally Cordobés: www.rallycordobes.com.ar o a la dirección que mencione el organizador en el Reglamento Particular de la Prueba.

Deberán estar emitidas antes de la fecha y hora de cierre de las inscripciones con un acuse de recepción conteniendo los siguientes datos:
. Nombre de la competencia
. Nombres del concurrente, piloto y navegante
. Marca, modelo del vehículo y clase a la que corresponde.
La solicitud de inscripción electrónica (Internet) debe ser aceptada y confirmada mediante la firma personal del participante a más tardar en los controles administrativos.

13.2 MODIFICACIONES EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

Un concurrente podrá reemplazar libremente el auto declarado en el formulario de inscripción por otro del mismo grupo y la misma clase, hasta el momento de la verificación técnica.

13.3 AUTORIZACIONES ADN

Los concurrentes extranjeros, pilotos y copilotos con licencias emitidas en otros países deben presentar la autorización de acuerdo al Art. 3.9.4 del CDI

13.4 CAMBIO DE CONCURRENTE Y/O MIEMBRO(S) DE LA TRIPULACIÓN

Se permite un cambio de concurrente hasta el cierre de las inscripciones. Solo el concurrente inscripto en el evento podrá realizar esta solicitud.
Después del cierre de las inscripciones, un miembro de la tripulación podrá ser sustituido con la autorización de:
- los organizadores, antes del inicio de los controles administrativos.
- los Comisarios, luego del comienzo de estos controles y antes de la publicación de la lista de tripulaciones habilitadas para tomar la largada.

Solamente la FRADCBA podrá autorizar el reemplazo de ambos miembros de la tripulación y del concurrente después del cierre de inscripciones.

13.5 COMPROMISO DE LOS CONCURRENTES Y MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Por el solo hecho de firmar un formulario de inscripción, el concurrente y la tripulación se someten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el RDA y sus Anexos, a estas disposiciones y al Reglamento Particular del Rally.

13.6 COBERTURA MÉDICA

Todos los participantes, piloto y copiloto, en el momento de la verificación administrativa, deben acreditar poseer cobertura médica para el caso de accidentes en competencias automovilísticas.
Solamente serán aceptados los sistemas de medicina prepaga, si es presentado un certificado fehaciente de cobertura especial para competencias automovilísticas emitido por el prestador. En estos casos deberá presentar una nota en la que se mencione a que hospital o sanatorio de la zona, debería ser derivado en caso de accidente.
Quien no disponga de cobertura médica acreditando su vigencia, no podrá participar de la competencia.

14 FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

14.1 FECHA DE CIERRE DE INSCRIPCIONES

La fecha del cierre definitivo de las inscripciones para pruebas del Campeonato Cordobés se efectuará dos (2) días antes del comienzo del evento
Las inscripciones se podrán realizar en la forma detallada en el art. 13.1
Solamente en casos excepcionales, y previo pago de **20 unidades de combustible**, los Comisarios Deportivos podrán aceptar que el Club Organizador registre una inscripción no realizada en tiempo y forma.

15 ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

15.1 REINTEGRO DE LOS ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

Los aranceles de inscripción serán reintegrados totalmente:
- A los candidatos cuya inscripción no ha sido aceptada.
- En caso de que no se realice el rally

16 CLASES

16.1 CAMBIO DE LA CLASE RESPECTO DE LA INSCRIPCIÓN

En el momento de la verificación técnica, si no existe correspondencia entre el auto presentado y la clase/grupo que figura en la inscripción, los Comisarios podrán transferirlo a la clase/grupo correspondiente que recomienden los comisarios técnicos.

IDENTIFICACION DEL AUTO

17 NUMEROS DE COMPETICION

Al inicio del certamen, los Clubes Organizadores deberán proveer a cada tripulación de dos (2) números de 22 cm de alto y de un trazo de no menos de 2.5 cm en color naranja, para ser colocados en la parte alta de cada vidrio lateral trasero del vehículo, los que los mantendrán por el resto del calendario, y serán otorgados en cada clase de acuerdo al ranking del campeonato 2025 de pilotos y distribuidos de la siguiente manera:

RC2:	**del 1 al 29**
MAXI RALLY:	**del 31 al 59**
RN4:	**del 61 al 99**
RC3:	**del 101 al 149**
A1:	**del 151 al 199**
RC5:	**del 201 al 299**
N1:	**del 301 al 399**
RC6:	**del 401 al 499**
N3:	**del 501 al 599**
N2:	**del 601 al 699**

Aquellos pilotos que no se encuentren rankeados en el campeonato 2025, al momento de su participación, se le adjudicará el número subsiguiente al último ya otorgado de su Clase.

18 NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO

18.1 VENTANA LATERAL TRASERA

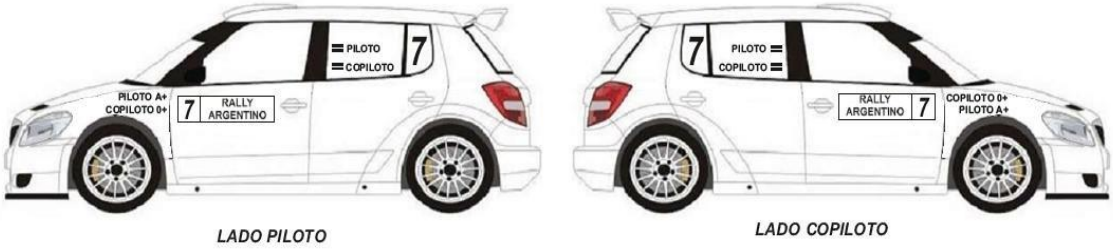
En la ventana lateral trasera de ambos lados del auto, adyacente al número de competición deberá aparecer la primera inicial o iniciales y apellido del piloto y copiloto, así como las banderas nacionales del país de la Autoridad Deportiva Nacional (ADN) del cual obtuvieron su licencia. Los nombres deberán ser:

- en helvética blanca
- en mayúscula la inicial o iniciales y la primera letra de cada nombre y el resto en minúscula.
- 6 cm de alto (mayúsculas) con un ancho de trazo de 1.0 cm.

El nombre del piloto se colocará arriba en ambos lados del auto.

También en los guardabarros delanteros se colocarán los nombres de la tripulación con sus grupos sanguíneos, uno debajo del otro y colocando en la parte superior el del Piloto o Copiloto según corresponda el lado del coche.

18.2 PLACAS DE PUERTAS / NÚMEROS DE COMPETICION / NOMBRE DE LOS PILOTOS



19 PUBLICIDAD

19.1 Los competidores podrán colocar cualquier tipo de publicidad en sus autos, siempre que:

- Esté autorizada por las leyes nacionales y las disposiciones de la FRADCBA.
- No tenga carácter ofensivo o cause perjuicios
- Respete las disposiciones sobre los números de la competencia.
- No interfiera con la visual de la tripulación a través de las ventanas.
- Que cumpla con las disposiciones del Art. 10.6.2 del CDI.

19.2 El nombre de un constructor de automóviles no podrá estar asociado con el nombre del rally, ni aparecer en los espacios publicitarios obligatorios del organizador.

19.3 El texto de toda publicidad del organizador de carácter obligatorio deberá estar claramente indicado en el Reglamento Particular o informado en el boletín oficial ante del cierre de las inscripciones del rally.

No se permite difundir o llevar calcomanías de otros campeonatos, en el caso de que la tripulación se negara, deberá abonar un arancel de equivalente a **500 unidades de combustible.** .

- Una faja horizontal de 7 cm de alto por 25 cm de largo en las punteras de los paragolpes.

Si el concursante declina de usar esta publicidad, deberá abonar al organizador un arancel de equivalente a **500 unidades de combustible.**

CONTROLES ADMINISTRATIVOS Y VERIFICACION TECNICA PREVIA

20 CONTROLES ADMINISTRATIVOS

20.1 HORARIOS

Los pilotos y copilotos que participan en el rally deben presentarse ante los controles administrativos de acuerdo con el programa publicado en el Reglamento Particular. Las multas por retraso se detallarán en el Reglamento Particular.

20.2 DOCUMENTOS REQUERIDOS

Durante los controles administrativos se verificarán los siguientes documentos originales y válidos:

- Licencia de concurrente
- Licencias de competencia de piloto y copiloto
- Licencia de conducir válida del piloto y copiloto
- Pasaportes o identificación del piloto y copiloto
- Autorización ADN, para todos los concurrentes, pilotos y copilotos con licencias emitida por otras ADN's
- Verificar que este completo el formulario de inscripción
- Documentos de matriculación del auto de competir

Cualquier otro documento que un organizador desee examinar (por ejemplo, un certificado de cobertura de seguro de automóvil) debe figurar en el Reglamento Particular

20.3 LICENCIAS

20.3.1 Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato Cordobés de Rally, los pilotos y navegantes deben poseer la Licencia extendida por la FRADCBA. 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 del Comité Ejecutivo respectiva, a los efectos del puntaje, su clasificación no será tenida en cuenta, asignándole 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.

20.3.2 Se emitirá una licencia de concurrente por cada auto que participe en una competencia (según Cap. II Art. 40 del RDA).

21 VERIFICACION TECNICA DE LOS ELEMENTOS DEL RALLY ANTES DEL COMIENZO DE LA COMPETENCIA

21.1 GENERALIDADES

21.1.1 Un representante del equipo podrá presentar el auto para verificación técnica, salvo disposición en contrario del Reglamento Particular.

21.1.2 La verificación técnica realizada antes de la largada será de naturaleza completamente general, marca y modelo del auto, conformidad del auto según la clase en la cual está inscripto, conformidad con los códigos de circulación en ruta. Por otra parte esta actividad incluirá la identificación del auto, chasis, bloque de motor, turbo compresores, caja, diferenciales, etc. Vale considerar además, que estas u otras identificaciones pueden ser hechas en cualquier momento de la prueba.

21.1.3 En la verificación técnica los competidores deberán presentar todos los ítems de vestimenta, incluyendo cascos y dispositivo de retención de cabeza aprobado por la FIA que se vayan a utilizar. Se verificará el cumplimiento del Anexo L Capítulo III.

21.1.4 Los autos deben tener sus protectores (Chapón) retirados para el sellado de las cajas de cambios y diferenciales, y es conveniente que se mantengan con el auto por si efectúa control de pesaje.

21.1.5 La tripulación o su representante, deberá exhibir la ficha original de homologación certificada completa del auto, así como cualquier extensión de ella.

21.1.6 Luego de la verificación técnica, si se constata que un auto no cumple con las disposiciones técnicas y/o de seguridad, se debe hacer que el auto cumpla con esas normas y se vuelva a verificar nuevamente en el momento y lugar mencionados en el Reglamento Particular o donde lo indique el Delegado Técnico. Si el automóvil aún no cumple con las reglamentaciones, los Comisarios, a propuesta del Delegado Técnico Jefe, pueden denegar la largada

21.1.7 La Comisión Técnica de la FRADCBA, en la primera participación de cada auto en el año, le entregará a cada concurrente el Pasaporte Técnico de ese auto, luego éste deberá ser presentado en todas las pruebas y/o cuando le sea requerido. La primera perdida y/u olvido del mismo acarreará la entrega de un nuevo libro, previo el pago de una multa de **30 unidades de combustible**, ante una nueva perdida y/u olvido se aplicará una multa de **60 unidades de combustible.**

21.2 HORARIO

En el Reglamento Particular o en un Comunicado se establecerá un horario para las verificaciones técnicas.

22 VERIFICACIONES DURANTE EL RALLY

22.1 CONTROLES ADICIONALES

- Se podrán efectuar controles sobre los ítems de seguridad, incluyendo la indumentaria, así también como el auto, las partes y/o conjuntos que fueron precintados en cualquier momento durante el rally, a discreción exclusiva y siguiendo las instrucciones del Delegado Técnico de la FRADCBA y con el conocimiento de los Comisarios Deportivos. La presencia de las cubiertas registradas y autorizadas, también pueden ser verificadas.
- 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 penalizara:
    - 1ra. vez: multa de **40 unidades de combustible** -por elemento-.
    - 2da. Vez: **exclusión**.

En el caso de los navegantes se los exime del uso de guantes.

22.2 RESPONSABILIDAD DE LAS TRIPULACIONES

22.2.1 El competidor es responsable de la conformidad técnica de su auto en el desarrollo de todo el

rally y debe ser capaz de proporcionar cualquier documento oficial relacionado.
22.2.2 En el caso de que una tripulación deba reemplazar una parte o conjunto identificado durante la asistencia de su auto, lo deberá notificar a las autoridades, para que estas se encarguen de volver a marcar el elemento que se coloca en remplazo y verificar el sustituido si es que se lo considera conveniente.
22.2.3 En caso de que se coloquen marcas identificadoras, es responsabilidad del competidor ver que se preserven intactas desde la verificación técnica previa hasta el final del rally o hasta que sea autorizado el corte de los sellos o precintos. En caso de que estas faltaran, se informará a los Comisarios. Dicha sanción puede llegar hasta la exclusión de la carrera.
22.2.4 Es también responsabilidad de los competidores 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, quienes impondrán una sanción en la carrera pero que, si la gravedad lo amerita, pasarlo a penalidades de la FRADCBA.
22.2.5 .
22.2.6 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 **40 unidades de combustible.** De no hacer efectiva dicha multa no podrá largar la próxima Etapa o la carrera siguiente.
- 2da. Vez: **Exclusión**.

22.2.7 Linga de arrastre: Durante toda la prueba es obligatorio llevar una linga de arrastre en el vehículo de carreras, caso contrario se lo penalizara:

- 1ra. vez: multa de **40 unidades de combustible**
- 2da. Vez: **Exclusión**

23 VERIFICACIONES FINALES

23.1 PARQUE CERRADO FINAL

Todos los automóviles clasificados quedaran en un Parque Cerrado 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 revisación simultanea de cuatro (4) automóviles, y en lo posible, cercano al Parque Cerrado Final.
Si llegado el momento de la revisión Técnica Final no se contara con éste local y/o los elementos indicados, el organizador será sancionado con una multa **250 unidades de combustible.**
El número mínimo de vehículos que serán sometidos a la Técnica Final son: el 1° de cada etapa y el 1° de la general en cada Clase.
En el caso de que alguno de los vehículos ubicados del 1° al 5° puesto de la primera etapa hiciera abandono en el transcurso de la 2° 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 licencia u otros ítems serán también verificados.
Solamente le 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.
Los vehículos que ingresan a Revisión Técnica Final, deberán llevar obligatoriamente una lona que cubra, al menos, la superficie del vehículo, y recipientes para descarte de fluidos, caso contrario se lo sancionará con una multa de pesos equivalente a **100 unidades de combustible.**

23.2 FICHA DE HOMOLOGACIÓN

La ficha completa de homologación certificada y sus extensiones y otras documentaciones que sean necesarias deberán estar disponibles para la verificación final. Los documentos originales ADN correspondientes deberán estar disponibles en el caso de autos con homologación FRADCBA

23.3 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 **120 unidades de combustible.**

23.4 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 Federación Regional de Automovilismo Deportivo de la Provincia de Córdoba a través de sus Oficiales Deportivos para la fiscalización y control de las competencias, **son inapelables e inobjetables.**

CONDUCTA EN EL MANEJO

24 COMPORTAMIENTO

24.1 REGLAS GENERALES

24.1.1 Las tripulaciones siempre deberán comportarse de manera deportiva.

24.1.2 Cuando los autos se encuentran bajo régimen de parque cerrado (Art. 49.1), solo los miembros de la tripulación o los oficiales podrán moverlos, en otro momento cualquier persona podrá empujar un auto a mano. Cualquier otra manera de mover el auto que no sea por la fuerza propia o a mano, está prohibida salvo otra que sea permitida en estas regulaciones.

Excepcionalmente, en las Pruebas Especiales, los autos pueden ser empujados para traerlos de vuelta a la carretera del rally o para despejar la ruta del rally.

24.1.3 Los pilotos no podrán realizar “trompos” en ningún momento, durante la largada, llegada u otra ceremonia del rally bajo pena de una multa de **130 unidades de combustible**, y pase a penalidades.

24.1.4 Las tripulaciones siempre deberán conducir en dirección de la prueba especial (excepto al único efecto de dar la vuelta).

24.1.5 En los tramos de enlace que son calles o vías públicas y al comienzo de una Prueba Especial, el auto de competición solo deberá conducirse sobre cuatro ruedas que giren libremente sobre sus bandas de rodamiento. Cualquier automóvil que no cumpla con este artículo podrá ser sancionado con un mínimo de treinta (30) segundos, no obstante, según el informe recibido, los Comisarios Deportivos pueden imponer una penalización adicional. La sanción puede llegar hasta considerarlo como retirado debiendo ajustarse a la aplicación del art. 40.

24.1.6 Está prohibido conducir durante la competición con un parabrisas muy dañado que obstruya significativamente la visión del conductor. Se le puede prohibir a la tripulación involucrada continuar por decisión de los Comisarios. Después de la reparación, la tripulación puede reiniciar, si corresponde, de conformidad con el Artículo 54.

Se permite conducir en una prueba especial sin un parabrisas instalado solo si ambos miembros de la tripulación usan gafas protectoras de acuerdo con la especificación EN 1938 o casco integral con visera cerrada.

Sin embargo, en cualquiera de los casos anteriores, la policía puede detener un automóvil y evitar que prosiga según las leyes nacionales de tránsito.

24.2 DURANTE EL RECONOCIMIENTO

24.2.1 Se hace hincapié en que el reconocimiento no es práctica. Todas las leyes de tránsito de Argentina deberán ser estrictamente cumplidas, así como la seguridad y los derechos de los demás usuarios de las calles y caminos, durante los reconocimientos.

24.2.2 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 (FRADCba). Esta estrictamente prohibido recorrer la ruta los días de la primera etapa, (excepto expresa disposición indicada en el R.P.P.) y segunda etapa, caso contrario serán penalizados

24.2.3 La velocidad en las Pruebas Especiales tendrá un límite de setenta (**70 km**) kilómetros por hora, salvo los sectores donde la velocidad permitida sea menor, o que se encuentre expresamente determinada en el R.P.P. para los diferentes sectores del recorrido. Las sanciones por exceso de velocidad son acumulativas durante el transcurso y desarrollo del actual campeonato, y son las siguientes:

- 1ª vez: **Multa de pesos equivalente a 120 unidades de combustible.**
- 2 ª vez: **Denegar la largada de esa prueba.**
- 3ª vez: **Denegar su participación en lo que resta del certamen 2026.**

24.2.4 La organización y/o F.R.A.D.Cba., dispondrá de personal habilitado (Art. 11 “Oficiales y

Delegados"; inc. 11.2.3 "Observador" – R.A.R. 2026), para controlar la velocidad mediante dispositivos especiales, los que serán inobjetables e inapelables.
24.2.5 Otras infracciones de tránsito durante el reconocimiento implicarán una multa que aplicarán los Comisarios Deportivos.
24.2.6 El monto de esta multa no se verá alterado por ninguna multa impuesta por la policía.
24.2.7 La multa se duplicará en caso de cometer una segunda infracción durante el reconocimiento del mismo rally.

24.3 VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY / LEYES DE TRANSITO
24.3.1 Durante el rally, ambos miembros de la tripulación deben cumplir con las leyes nacionales de tránsito.
24.3.2 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
24.3.3 Si la policía o el funcionario deciden no detener al conductor en infracción, pueden, sin embargo, solicitar la aplicación de cualquier sanción establecida en la reglamentación aplicable, sujeto a lo siguiente:
- que la notificación de la infracción se realiza a través de canales oficiales y por escrito, antes de la publicación de la clasificación provisoria
- que las declaraciones son suficientemente detalladas para que la identidad del conductor infractor se establezca sin que existan dudas, y que el lugar y la hora de la infracción sean precisos
- que los hechos no queden abiertos a varias interpretaciones.

24.4. Las sanciones previstas en el art. 24.2 y 24.3 no evitan que los Comisarios Deportivos impongan penalizaciones adicionales si lo consideran apropiado.

RECONOCIMIENTOS

25 RECONOCIMIENTO

25.1 AUTOS DE RECONOCIMIENTO
25.1.1 Requisitos Comunes:
- El auto deberá estar pintado de un solo color, sin publicidad, adhesivos, etc.
- Se autoriza el uso de protección para los bajos del chasis (que cumpla con las disposiciones del Grupo N)
- Se autoriza el uso de dos faros adicionales homologados.
- La tripulación podrá usar un sistema de intercomunicación "Liviano" (sin cascos)
- Pueden colocarse equipos de navegación a bordo
- Llevar adherido en el parabrisas delantero el número que tiene asignado el auto de competición (medidas 15 x 15 cm. Color Blanco). El no cumplimiento de la presente medida será pasible de una multa equivalente de **20 unidades de combustible**.
- El reconocimiento previo de la ruta del rally con autos de carrera se encuentra penalizado con una multa de **380 unidades de combustible.**
- Se prohíbe el uso de autos muletos para el reconocimiento de la ruta, no cumplir con este requisito será penalizado con una multa **290 unidades de combustible**
- Pueden utilizarse autos que conformen las siguientes especificaciones:

25.1.2 Autos estándar
- Autos o camionetas estándar totalmente sin modificar, tal como se ofrecen a la venta al público en general.

25.1.3 Autos de producción
- El motor será de producción en serie (cumpliendo con las disposiciones del Grupo N)
- La caja de cambios será de producción en serie (cumpliendo con las disposiciones del Grupo N).
- El escape será de producción en serie con un nivel máximo de ruido dentro de la tolerancia legalmente permitida por el país organizador.
- Las suspensiones deberán cumplir con las disposiciones del Grupo N
- Se autoriza la colocación de una barra antivuelco de seguridad de acero que cumpla con los artículos 253-8.1 a 8.3 del Anexo J.
- Se autoriza el uso de butacas de colores similares a los del interior del auto.
- Las llantas son libres dentro de los límites del Anexo J, Grupo N.

25.2 NEUMÁTICOS PARA AUTOS DE RECONOCIMIENTO

Los neumáticos utilizados para el reconocimiento serán:

a) neumáticos de producción en serie homologados para ruta de asfalto.
b) neumáticos libres para tierra, salvo que se establezca de manera distinta en el Reglamento Particular.

25.3 RESTRICCIÓN DE RECONOCIMIENTO

A partir de la publicación del Reglamento Particular, todo piloto, copiloto, o cualquier otro miembro del equipo que haya inscripto o tenga intención de inscribirse en un rally del campeonato y desee conducir en cualquier camino que sea o pueda ser utilizado en el organizador. Esta norma no se aplicará si se sabe que la persona vive en la zona. En rally como Prueba Especial, solo podrá hacerlo si obtuvo permiso por escrito del caso de incumplimiento de esta norma, el concurrente del equipo infractor será informado a los comisarios deportivos.

25.4 DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO

25.4.1 HORARIOS

El reconocimiento deberá tener lugar de acuerdo con los horarios fijados por el organizador.
El reconocimiento fuera del cronograma dado por los organizadores es considerado una infracción seria.
De efectuar el reconocimiento en los días y en horarios no autorizados, se penalizará a la tripulación con una multa de pesos **120 unidades de combustible** y dos minutos (2´) a los tiempos obtenidos en competencia.
La participación en el reconocimiento no es obligatoria

25.4.2 RESPETO AL HORARIO DE RECONOCIMIENTO

Una persona vinculada a la tripulación inscripta o en la ruta de un tramo cronometrado del rally podrá ingresar (salvo a pie), solo con la autorización expresa del Director de la Prueba, después de la publicación del Reglamento Particular y hasta que finalice esa Prueba Especial, y sea abierta al tráfico público y ya no sea utilizada dentro del rally. No obstante, las disposiciones del Art. 25.3 deben respetarse
El reconocimiento de una Prueba Súper Especial, si se incluye en la competencia del rally, no se considerará como parte del programa de reconocimiento.

25.4.3 NÚMERO DE PASADAS.

El número de pasadas se limitará a **dos (2)** por tripulación en cada Prueba Especial (las Pruebas Especiales que se disputen dos veces serán considerados como una Prueba Especial). Durante el reconocimiento, el Organizador podrá disponer de oficiales deportivos de control en cada prueba especial para registrar el número de pasadas. Las tripulaciones solo estarán autorizadas a ingresar y a salir de las Pruebas Especiales a través de los controles de largada y de finalización.
Podrán realizarse otro tipo de controles dentro del recorrido de las Pruebas Especiales.

25.4.4 NÚMERO DE PERSONAS

Durante el pasaje a través de cada prueba especial solo estará autorizada la tripulación del auto inscripta en el evento.

LARGADA Y RELARGADA

26 LARGADA CEREMONIAL

Se puede organizar una ceremonia de largada protocolar para mejorar el interés promocional y mediático del rally. La coordinación estará a cargo del Organizador.
El intervalo y el orden de salida para la ceremonia quedan a criterio del organizador. El cronograma y lugar de cualquier ceremonia deberá ser indicado en el Reglamento Particular.

26.1 RAMPA SIMBÓLICA.

- En caso de realizarse, se hará el día anterior a la largada de la Primera Etapa, luego de las verificaciones previas o a criterio del Organizador.
- Es de carácter obligatorio para todas las tripulaciones, su inasistencia será multada con **80 unidades de combustible**, 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, la que deberá estar correctamente puesta y abrochada, sin casco, capucha y sistema de protección cervical, caso contrario deberá abonar a la FRADC una multa de **80 unidades de combustible.**
- Ningún vehículo podrá llevar a bordo menores en este acto, caso contrario deberá abonar a la FRADC una multa de **150 unidades de combustible.** Esta sanción se declara inapelable.

- Cuando una tripulación esté imposibilitada de participar de la largada ceremonial con su auto de competencia, se le permitirá comenzar el resto del rally en el horario de largada que se le haya asignado para el CH0, siempre que notifique de su problema a los Comisarios y sujeto al pasaje de su auto por los chequeos técnicos necesarios. De todas maneras, la tripulación en cuestión deberá asistir a la largada ceremonial luciendo la vestimenta del equipo y en su debido horario.

27 LARGADA DEL RALLY

27.1 ÁREA DE LARGADA

Antes de la largada, los organizadores pueden reunir todos los autos que participan en la competencia en un área de largada, a la cual los autos deberán ser conducidos antes del horario de salida, como se informa en el Reglamento Particular.
Las penas exclusivamente económicas por la llegada del auto excedido al horario establecido a esas áreas de largada se especificarán en el Reglamento Particular.
No se permite realizar tareas de asistencia en el área de largada.

27.2 DEMORA MÁXIMA EN LA LARGADA

Cualquier tripulación que se presente más de 15 minutos tarde a la largada de una sección, no se le permitirá la largada en esa sección.

27.3 ACTIVIDADES PROMOCIONALES

Los pilotos y tripulaciones participantes tienen la obligatoriedad de participar en los eventos promocionales organizados a efectos de la promoción de la categoría. Los pilotos involucrados serán debidamente notificados sobre sus funciones, responsabilidades, horarios y ubicación.
Las sanciones que se podrán establecer por el incumplimiento de la presente, así como la falta de puntualidad en los horarios establecidos y/o asignados, serán definidas por el Director de la Prueba.

28 ORDEN DE LARGADA E INTERVALOS

28.1 REQUISITO PARA UN ORDEN DE LARGADA REVISADA

El orden de largada permanecerá sin cambios hasta que se haya completado al menos el 5% de la distancia total de las Pruebas Especiales detalladas en el itinerario oficial.

28.2 REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS

El Director de la Prueba puede, por razones de seguridad y con conocimiento de los comisarios, reposicionar a los pilotos o modificar el intervalo de tiempo entre los autos.

28.3 ORDEN DE LARGADA

28.3.1 Para el primer evento del calendario:

La largada de la primera sección de la carrera se ordenará de acuerdo al ranking del campeonato 2024 de cada categoría, en el siguiente orden:

1° RC2
2° MAXI RALLY
3° RN4
4° RC3
5° A1
6° RC5
7° N1
8° RC6
9° N3
10° N2

Los pilotos que no hayan obtenido puntos en 2025 en la clase en que se inscriben, serán ordenados por sus antecedentes por el Director de la Prueba con el acuerdo de los Comisarios Deportivos
A la vez el Director de la Prueba en acuerdo con los Comisarios Deportivos podrá reposicionar a pilotos de prioridad de otras ADN's con antecedentes destacados registrados en campeonatos nacionales y/o internacionales.

28.3.2. Para el resto de los eventos:

La largada de la primera sección de la carrera (primera Etapa), se ordenará de la siguiente manera:

1° RC2

2° **MAXI RALLY, RN4 (*)**
3° **RC3**
4° **A1**
5° **RC5, N1 y RC6 (*)**
6° **N3 y N2 (*)**

(*) Su largada se ordenará en forma conjunta. Para ello, se realizara un ranking general, tomando en cuenta un "virtual" certamen integrado por dichas Clases.

28.4 REORDENAMIENTO DE LARGADA

28.4.1 Para las clases DOBLE TRACCION y RC3:

a. Competencias de Coeficiente 1:

- El orden de largada para la segunda (2da) sección, se realizará de acuerdo a las posiciones en la clasificación general al finalizar la primera (1ra) sección, excepto la Clase **RC2,** quienes siempre largarán en primer orden.
- La/s Pruebas Especiales llevadas a cabo el primer día del evento (1ra. sección), deberá/n tener un mínimo de 5 km. de extensión (no Súper Especial).

b. Competencias de Coeficiente 2:

- El orden de largada para la segunda (2da) Etapa, se realizará de acuerdo a las posiciones en la clasificación general al finalizar la primera (1ra) Etapa, excepto la Clase **RC2,** quienes siempre largarán en primer orden.

En ambos casos (eventos de distintos Coeficientes), para el reordenamiento de largada, **NO SE TOMARA** en cuenta la división por categorías establecida en el articulo 28.3

28.4.2 Para las clases TRACCION SIMPLE:

a. Competencias de Coeficiente 1:

- El orden de largada para la segunda (2da) sección, se realizará de acuerdo a las posiciones en la clasificación general al finalizar la primera (1ra) sección.
- La/s Pruebas Especiales llevadas a cabo el primer día del evento (1ra. sección), deberá/n tener un mínimo de 5 km. de extensión (no Super Especial).

b. Competencias de Coeficiente 2:

- El orden de largada para la segunda (2da) Etapa, se realizará de acuerdo a las posiciones en la clasificación general al finalizar la primera (1ra) Etapa.

En ambos casos (eventos de distintos Coeficientes), para el reordenamiento de largada, **NO SE RESPETARÁ** la división por categorías establecida en el artículo 28.3

28.5 INTERVALO DE LARGADA

Al menos las veinte (20) primeras tripulaciones que larguen cada etapa, estarán distanciadas entre sí, por un intervalo de tiempo mínimo de dos minutos.
Para los restantes participantes el intervalo será de un (1) minuto como mínimo.
Para tener en cuenta las características técnicas de los autos el intervalo entre clases puede ser considerado.

CONTROLES

29 CONTROLES - REQUISITOS GENERALES

29.1 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

Todos los controles, es decir el control de paso y de tiempo, largada y llegada de Pruebas Especiales incluido control de stop, áreas de reagrupamiento, las zonas de reabastecimiento de combustible, las zonas de marcado de neumáticos y las zonas de prensa, se indicarán por medio de pancartas estandarizadas aprobadas por la FIA/FRADCBA que cumplan con los dibujos y distancias que figuran en el Anexo I y serán indicadas en el Libro de Ruta.

29.2 TIEMPO DE DETENCIÓN EN ÁREAS DE CONTROL

El tiempo de detención dentro de cualquier área de control se limita al tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

29.3 HORARIO DE INSTALACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

29.3.1 Los controles deberán estar listos para funcionar por lo menos 60 minutos antes del tiempo previsto para el pasaje del primer auto en competencia.

29.3.2 Salvo decisión en contrario de parte del Director de la Prueba, cesarán sus operaciones 15 minutos más tarde del tiempo de presentación del último auto en competencia.

29.4.3 La cantidad mínima de oficiales deportivos en salidas y llegadas de pruebas especiales, debería ser de tres personas en cada uno de ellos

29.4.4 De no haber una correcta comunicación entre el puesto de control y la dirección de la prueba no se podrá habilitar el tramo para su disputa.

29.4 SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN

29.4.1 Las tripulaciones deberán hacer el control de ingreso en la secuencia correcta y en la dirección de la ruta del rally.

29.4.2 Está prohibido reingresar al área de control.

29.5 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

29.5.1 Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones de los oficiales deportivos de cualquier control. En caso de no hacerlo se informará a los Comisarios.

29.5.2 Todos los oficiales de control deberán ser identificables. En cada control, el oficial jefe deberá lucir un chaleco distintivo.

29.6 ÁREAS TECNICA Y PRENSA OFICIAL

Se establecerá un área técnica y prensa oficial delimitada por barreras antes del ingreso al Parque de Asistencia, la misma tendrá un tiempo de 5', y estará establecido en la tarjeta de tiempos, para lo cual habrá un control horario en el ingreso a esta área u otro a la salida, que será el mismo de ingreso al Parque de Asistencia.

30 CONTROLES HORARIOS

30.1 FUNCIONAMIENTO

En estos controles, los oficiales procederán a anotar en el carné el horario en el cual éste le fue entregado. El horario se registrará al minuto completo.

30.2 PROCEDIMIENTO DE CONTROL

30.2.1 El procedimiento de control comienza en el momento en que el auto pasa la pancarta de ingreso al área de control horario.

30.2.2 Entre la pancarta de ingreso al área de control horario y el control, la tripulación tiene prohibido detenerse por cualquier razón o conducir a una velocidad anormalmente lenta.

30.2.3 La toma de tiempo real y el registro del mismo en el carné de control podrá ser efectuado solamente si los dos miembros de la tripulación y el auto se encuentran en el área de control y dentro de la vecindad inmediata a la mesa de control.

30.2.4 El tiempo real deberá corresponder al momento exacto en el cual uno de los miembros de la tripulación entregue el carné de control al oficial correspondiente.

30.2.5 Entonces, manualmente o por medio de un dispositivo de impresión, el oficial que corresponda marcará la tarjeta con el tiempo real en el que el carné de control le fue entregado, y nada más.

30.2.6 El horario de control es el obtenido al sumarle al tiempo ideal asignado para el sector, el horario de largada de la prueba especial o del CH previo. Estos tiempos son expresados al minuto.

30.2.7 El horario de control es de exclusiva responsabilidad de las tripulaciones, quienes pueden consultar el reloj oficial en la mesa de control. Los oficiales no pueden dar ninguna información sobre ese horario de control.

30.2.8 La tripulación no será sancionada por hacer el control antes de tiempo, si el auto ingresa al área de control durante el minuto ideal de chequeo o en el minuto precedente.

30.2.9 La tripulación no será sancionada por demora si el acto de entrega del carné al oficial correspondiente se produce durante el minuto ideal de presentación.

30.2.10 Cualquier diferencia entre el horario ideal de presentación y el real se penalizará de la siguiente manera:

a) **Por presentación tarde:** **10 segundos por minuto o fracción de minuto.**

b) Por presentación adelantada: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

30.2.11 Siempre que se haya establecido en el reglamento particular del rally o esté indicado en un boletín posterior, los organizadores podrán autorizar tripulaciones para la presentación antes de tiempo sin incurrir en penalizaciones.

30.2.12 Si se detecta que una tripulación no ha observado las reglas para el procedimiento de control, el oficial a cargo del control deberá hacer de esto el tema de un informe por escrito y enviarlo inmediatamente al Director de la Prueba.

Puntualmente para el caso de aquel que ingrese en la zona de control (pancarta amarilla) más de un minuto antes de la hora concreta de registro, se impondrá una sanción apropiada y/o sugerida: 1° Oportunidad: Apercibimiento 2° Oportunidad: Penalización en tiempo

30.2.13 A criterio del Director de la Prueba, una tripulación que ha sido sancionada por presentación adelantada, puede ser neutralizada por la cantidad de tiempo necesaria para salir en el orden originalmente previsto.

30.3 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Cuando un control horario es seguido de un control de largada para una prueba especial, se deberá aplicar el siguiente procedimiento:

30.3.1 En el control horario al finalizar un tramo de enlace, el oficial correspondiente ingresará en el carné tanto el horario de chequeo de la tripulación como su tiempo provisorio de largada. Deberá haber una brecha de 3 minutos para permitir que la tripulación se prepare para la largada de la Prueba Especial y vaya a la línea de largada.

30.3.2 Si dos o más tripulaciones hacen el chequeo en el mismo minuto, sus tiempos provisorios de largada para esa Prueba Especial serán en orden de sus tiempos relativos de llegada al control horario precedente. Si los tiempos de llegada al control horario precedente coinciden, se tendrán en cuenta los tiempos en el control horario anterior a aquel, y así sucesivamente.

30.3.3 Una vez que haya hecho el chequeo en el control horario, el auto concursante será conducido al control de largada de la Prueba Especial desde donde la tripulación deberá salir de acuerdo con el procedimiento establecido en estas disposiciones.

30.3.4 Si hubiera alguna diferencia entre los tiempos provisorios y reales de largada, el tiempo ingresado por el oficial en la largada de la Prueba Especial será el válido, a menos que los Comisarios decidan lo contrario.

30.3.5 El horario de largada de la Prueba Especial será el horario de inicio para calcular el registro del siguiente control horario.

31 RETRASO MAXIMO PERMITIDO

31.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

Cualquier retraso que exceda los **15 minutos** del tiempo previsto entre dos controles horarios de la carrera o una demora acumulativa de **30 minutos** al final de cada sección o de una etapa, resultará en que el competidor se considere retirado en ese control y la penalización total acumulada por llegada tardía (Art. 30.2.10.a) será aquella prevista por 30 minutos de atraso. Sin embargo, si esto sucede en la etapa 1, la tripulación puede reiniciar el rally en la etapa 2 según las disposiciones especificadas para el Campeonato. Al calcular dicho tiempo de retraso, se aplica el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

31.2 LLEGADA ADELANTADA

La llegada adelantada, bajo ninguna circunstancia, permitirá a la tripulación reducir la demora que se considera para el atraso máximo permitido.

31.3 NOTIFICACIÓN DE EXTENCION DE DEMORA MAXIMA PERMITIDA

La notificación por exceder del tiempo máximo permitido según el Art. 31.1 sólo puede ser anunciada al final de una sección.

32 CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

32.1 PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO

Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones recibirán instrucciones sobre sus horarios de largada. Luego deberán conducir sus autos como lo indiquen los oficiales a cargo a una zona con régimen de parque cerrado donde los motores deberán ser detenidos y la tripulación retirarse del lugar.

32.1 SALIDA DE UN REAGRUPAMIENTO

Excepto después de un reagrupamiento nocturno y antes del inicio de la “Power Stage” (si corresponde), los coches saldrán en el orden de llegada al reagrupamiento o al CH anterior (en el caso de Flexi) si corresponde. Sin embargo, si uno o varios autos se retrasan debido a la interrupción o demora de una Prueba Especial o por cualquier otro motivo y así llegan al reagrupamiento en un orden anormal, el Director de la Prueba podrá, con el conocimiento de los Comisarios, reposicionar los autos involucrados en esta situación,

TRAMOS CRONOMETRADOS – PRUEBA ESPECIAL

33 GENERALIDADES

33.1 TOMA DE TIEMPOS

Para las Pruebas Especiales, la toma de tiempos será a la décima de segundo.
Para prácticas libres y prueba clasificatoria (si las hubiera), la toma de tiempo será a la milésima de segundo.

34 LARGADA DE UNA PRUEBA ESPECIAL

34.1 PUNTO DE LARGADA

Las Pruebas Especiales comienzan con una largada detenida, con el auto ubicado sobre la línea de largada.
Los intervalos de largada para los tramos cronometrados deben respetar las mismas condiciones aplicadas para la largada de la etapa en cuestión, a menos que el Director de la Prueba conceda alguna excepción.

34.2 PROCEDIMIENTO DE LARGADA

34.2.1 El equipamiento electrónico de largada deberá estar claramente visible a la tripulación desde la línea de largada y podrá ser desplegado como reloj de cuenta regresiva y/o como sistema de luces secuenciales. En ambos casos el sistema deberá estar descripto en el Reglamento Particular del evento.
34.2.2 Debe haber una línea de largada fija (tanto en tierra/ripio, pavimento o nieve) y la fotocélula de detección de falsa largada debe estar colocada 50 cm. después de la línea de largada
34.2.3 Después de que la hora de inicio real se haya escrito en la tarjeta de tiempo, la misma debe devolvérsele a la tripulación lo antes posible
34.2.4 Cuando el auto llegue a la línea de largada, el oficial se colocará frente al auto con un indicador para definir la posición exacta del auto. Un minuto antes de la hora de largada, pero no antes de que el auto se haya detenido en su posición exacta, el oficial dejará esta posición y la tripulación se referirá al reloj de cuenta regresiva automática. **34.2.5** Cualquier cambio posterior de la posición del auto hasta su hora de largada no está permitido y se informará a los Comisarios.

34.3 PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA

En caso de tener que usar un procedimiento manual de largada luego de devolver el carné de control a la tripulación, el oficial de largada hará una cuenta regresiva en voz alta: 30”-15”- 10” y los últimos cinco segundos uno por uno. Cuando hayan transcurrido los últimos cinco segundos, deberá darse la señal de largada.

34.4 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN

34.4.1 En el caso de una largada demorada atribuible a la tripulación, el oficial registrará un nuevo tiempo en el carné de control, y la penalización será entonces 1 minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.
34.4.2 En caso de que cualquier tripulación se rehúse a salir en el tiempo que se le asignó en una Prueba Especial, se informará a los comisarios ya sea que la Prueba Especial se dispute o no.
34.4.3 Cualquier auto que no pueda arrancar desde la línea de largada dentro de los 20 segundos de dada la señal para hacerlo, será considerado como retirado y el auto será desplazado inmediatamente a un lugar seguro. Si el hecho sucede en la etapa 1, a este auto se le permitirá participar del día siguiente según Art. 40 de estas Reglamentaciones.

34.5 DEMORA DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Cuando la disputa de una prueba especial ha sido demorada por más de 20 minutos, los espectadores deberán ser advertidos de que el tramo está por recomenzar antes del pasaje del próximo auto en competencia. Alternativamente la prueba especial será detenida.

34.6 FALSA LARGADA

Una largada en falso, especialmente cuando se produce antes de que se haya dado la señal, será sancionada de la siguiente manera:

1ª falta: 10 segundos
2ª falta: 1 minuto
3ª falta: 3 minutos

Faltas posteriores: a discreción de los Comisarios.
Estas sanciones no evitarán que los Comisarios impongan penas más severas si lo entendiera necesario. Para el cálculo del tiempo se deberá considerar el tiempo real de largada.

35 FINALIZACIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL

35.1 LÍNEA DE LLEGADA

El tiempo de finalización de una prueba especial se registra en una línea de llegada en velocidad propia del auto, la cual debe estar ubicada en un lugar en que se espere que los autos vayan más lentos y al menos 200 metros antes de la línea de stop. El área entre la llegada en movimiento y la línea de stop debe estar libre de lomos, cortes o rincones engañosos o de peligros tales como guardaganados o cualquier otro obstáculo peligroso. Está prohibida y se denunciará a los Comisarios la detención entre la pancarta amarilla de advertencia y la pancarta de stop. Los tiempos serán tomados en la línea de llegada usando barreras/células electrónicas, y serán respaldados por cronómetros. Los controladores de tiempo deberán estar ubicados a nivel de la línea de llegada, indicada por una pancarta que muestra una bandera cuadriculada sobre un fondo rojo.

35.2 PUNTO DE STOP

La tripulación deberá reportarse al punto de detención indicado con una pancarta “STOP” color rojo, para tener su hora de llegada que deberá ser registrado en el carné de control (hora, minuto, segundo, décima de segundo). Si los controladores de tiempos no pudieran dar el tiempo exacto de llegada a los oficiales en forma inmediata, estos pueden solamente sellar el carné de control de la tripulación y el tiempo del tramo será registrado en el próximo control de reagrupamiento.

36 “POWER STAGE”

36.1 ANUNCIO

En cada rally del Campeonato Cordobés, el organizador incluirá una prueba especial denominada "Power Stage" con el objetivo de mejorar la calidad competitiva del evento.

36.2 CARACTERÍSTICAS

Esa Prueba Especial debe ser:

- Una Prueba Especial de la última sección del rally.
- Decidida en común acuerdo por el organizador y aprobada por la FRADCBA
- Correr como prueba especial del evento para todos los participantes que se mantienen en competencia.
- Representativa del rally – distancia no menor a ocho (8) km.
- Puede estar precedida por un reagrupamiento

36.3 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS DEL “POWER STAGE”

- Los puntos se otorgarán de acuerdo con la escala descripta en art. 3.2.1.
- A los efectos de la asignación de puntos, la clasificación del “Power Stage” se calculará utilizando el tiempo de la prueba especial más cualquier otra penalización de tiempo acumulada en esta prueba, incluyendo cualquier largada en adelanto.
- Para sumar puntos, una tripulación debe haber completado el sector correspondiente a esa prueba especial (hacer su presentación en el Control Horario de cierre de ese sector).
- En caso de la tripulación que no complete el sector, los puntos correspondientes a la posición que haya ocupado, le serán asignados a la tripulación clasificada en la posición siguiente y así sucesivamente.

- Si la “Power Stage” se detiene definitivamente en alguna de las clases antes de que todas las tripulaciones elegibles para comenzar el “Power Stage” hayan tenido la oportunidad de completar la prueba, los Comisarios Deportivos pueden decidir que no se otorgen puntos para el “Power Stage” para esas clases.

37 CARACTERISTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

37.1 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

37.1.1 Cuando más de un auto inicie la prueba al mismo tiempo, el diseño de cada punto de largada deberá ser similar. Se deberá aplicar a cada auto el mismo procedimiento de largada. Se permite que se desplace el punto de largada de cada auto para equiparar el largo del tramo a utilizar desde las distintas posiciones de largada.

37.1.2 La inclusión de una Prueba Súper Especial es opcional.

37.2 DISPUTA DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

Las disposiciones específicas relacionadas con la disputa, orden de largada e intervalos de tiempo de una Prueba Súper Especial quedan a entera discreción del organizador. Sin embargo, la información se deberá incluir en el Reglamento Particular del rally.

37.3 DETENCIÖN DE LA DISPUTA DE UNA PSE / SEGURIDAD

37.3.1 Para garantizar la seguridad, el auto de un competidor que no complete en forma correcta el tramo, los organizadores podrán transportarlo al final del mismo, al Parque de Asistencia o al Parque Cerrado Final, según se detalle en el Reglamento Particular

37.3.2 Si el escenario lo requiere, el organizador deberá entregar a la FRADCBA un plan por separado que cumpla con las condiciones estándar de seguridad para el lugar. Esto será verificado por las autoridades actuantes en el rally.

37.4 NO CUMPLIR CON LA SECCION 1 DE LA ETAPA 1 (PRUEBA SUPER ESPECIAL)

Para las tripulaciones que no se presentaran a largar la prueba súper especial programada como sección 1 de la etapa 1 (si la hubiera), que tuvieran fallas durante su disputa o quedaran detenidos entre el punto stop y el parque de reagrupamiento nocturno, y no pudieran llegar a este por sus propios medios, se le permitirá continuar la prueba desde la sección 2 de la etapa 1.

El Reglamento Particular definirá la forma en que el auto será trasladado al reagrupamiento nocturno y también el tiempo que se le asignará en la prueba súper especial.

38 INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Cuando se interrumpe o detiene una prueba especial por cualquier motivo, El Director de la Prueba le asignará a cada tripulación un tiempo que se considerará el más justo. El Director de la Prueba publicará la notificación correspondiente. Sin embargo, ninguna tripulación que sea responsable en forma individual o conjunta de detener el tramo puede beneficiarse de esta medida.

39 SEGURIDAD DEL CONCURSANTE

39.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES

Siempre que un auto esté en movimiento en una Prueba Especial y hasta el control stop, la tripulación deberá usar cascos homologados, toda la indumentaria de seguridad requerida y equipos que cumplan con el Capítulo III del Anexo L – Equipamiento de la Tripulación, y deberán tener los cinturones de seguridad correctamente abrochados. Cualquier infracción será sancionada por los Comisarios.

39.2 EQUIPAMIENTO DE LOS AUTOS

39.2.1 En el caso de que se disponga de una consola de emergencia de seguridad (Sistema de Seguimiento) el sistema debe ser de fácil visión y acceso para el piloto y copiloto sentados y con sus arneses colocados

39.2.2 SEÑALES DE SOS/OK

Cada auto en competencia llevará un cartel con la señal “SOS” en rojo y en el reverso una señal “OK” en verde que mida por lo menos 42 centímetros x 29,7 centímetros (A3). El letrero debe colocarse en el automóvil y ser fácilmente accesible para ambos conductores.

39.2.3 Cada coche de la competencia debe llevar un triángulo reflectante rojo.

39.3 INCIDENTES EN UNA PRUEBA ESPECIAL / SEÑALES SOS - OK

39.3.1 En el caso de un accidente donde se requiere atención médica urgente, se aplica lo siguiente:
- Cuando sea posible, el letrero rojo "SOS" debe mostrarse de inmediato a los siguientes automóviles y a cualquier helicóptero que intente ayudar.
- Tan pronto como sea posible, debe colocarse el triángulo reflectante rojo en una posición visible por parte de un miembro de la tripulación por lo menos **100 metros** antes de la posición del auto, en lo posible del lado en que el auto está detenido, para advertir a los siguientes pilotos. Cualquier tripulación que no cumpla con esta norma estará sujeta a una multa de **500 unidades de combustible**, incluso si el automóvil está fuera del camino.

39.3.2 Cualquier tripulación a la que se le muestre el cartel rojo "SOS", o que vea un automóvil que ha sufrido un accidente, y no se muestra el signo OK, se detendrá de inmediato y sin excepción para prestar asistencia. Todos los autos siguientes también pararán. El segundo y el tercer automóvil en la escena procederán a informar al siguiente punto de radio.
Los autos subsiguientes deberán dejar una ruta despejada para los vehículos de emergencia.
A todas las tripulaciones detenidas por este procedimiento se le asignará un tiempo de acuerdo con el art. 38.

39.3.3 En el caso de un accidente donde no se requiere intervención médica inmediata, o de que un automóvil se detenga por cualquier otro motivo en una Prueba Especial, ya sea temporal o permanentemente, se aplica lo siguiente:
- El letrero verde "OK" debe mostrarse de inmediato a los siguientes automóviles o a cualquier helicóptero que intente ayudar.
- Si la tripulación abandona el vehículo, debe mostrar el letrero "OK" para que sea claramente visible para todas las tripulaciones siguientes.

39.3.4 Si no fuera posible, por cualquier razón, mostrar la placa OK / SOS en cualquiera de las anteriores situaciones, esto puede ser reemplazado por un lenguaje de señas evidente y claramente comprensible mostrado por la tripulación fuera del auto:
- un brazo y un pulgar hacia arriba para indicar "OK"
- brazos cruzados sobre la cabeza para indicar "SOS"

39.3.5 Cualquier tripulación que pueda cumplir con las reglas mencionadas anteriormente pero no lo haga, será informada por el Director de la Prueba a los Comisarios

39.3.6 El libro de ruta deberá contener una página que indique el procedimiento en caso de accidente.

39.3.7 Cualquier tripulación que se retire de un rally debe informarlo a los organizadores lo antes posible, excepto en caso de fuerza mayor.
Si el retiro es producido por cualquier clase de accidente (solo se excluye el motivo de rotura mecánica) la tripulación está obligada a presentarse con el servicio sanitario de la categoría (Rescate Médico) aunque no presente ninguna molestia, para que este analice su estado y determine las pautas a seguir.
Cualquier tripulación (tanto los del vehículo accidentado como el/los que se detiene/n), que pueda cumplir con las reglas anteriores pero no lo haga, será informado al Director de Carrera y será sancionada con una **multa** de **1.000 unidades de combustible**, derivándose además, el caso a Penalidades de la F.R.A.D.Cba.

39.3.8 Si se comprueba que una tripulación, ha usado su matafuego de mano para socorrer a otro auto, le ha quedado sin carga y debe seguidamente iniciar una PE, se informará a la autoridades de la prueba quienes podrán con la autorización de los Comisarios Técnicos, permitirle continuar con el segundo dispositivo apto dentro del vehículo. (Si es necesaria su revisión, se lo podrá neutralizar antes de su largada).

39.4 INCIDENTE EN UNA PRUEBA ESPECIAL QUE IMPLICA A UNA PERSONA QUE NO ES UN MIEMBRO DE UN EQUIPO

Si una tripulación estuviera involucrada en un accidente en el cual un miembro del público haya sufrido lesiones físicas. El auto debe detenerse inmediatamente, y debe seguir el procedimiento establecido en el Artículo 39.3.1.

40 RELARGADA LUEGO DEL ABANDONO EN LA ETAPA 1 (sistema rally 2)

40.1 GENERAL

40.1.1 A menos que se indique lo contrario en el Reglamento Particular del rally, se puede asumir que una tripulación que no haya completado una sección reinicie el rally desde el comienzo de la siguiente sección después del reagrupamiento nocturno, a menos que confirme lo contrario al Director de la Prueba completando el formulario ubicado en el parte posterior del libro de ruta ("abandono definitivo") y presentarlo con al organizador lo antes posible y, si es viable, antes de la publicación del orden de largada de la etapa siguiente.

40.1.2 Después de que el Director de la Prueba ha recibido la notificación de un abandono, la tripulación debe entregar su tarjeta de tiempos. Cuando el abandono es en una prueba especial o en un control de Stop, ese tiempo de esa prueba especial no se registrará y se aplicará el Art. 40.2.

40.1.3 En caso de exceder el atraso máximo permitido según el art. 31 de estas reglamentaciones, el competidor en cuestión podrá re-largar después del próximo reagrupamiento nocturno. La penalización de tiempo se aplicará según el art. 40.2 desde el CH en el que el competidor en cuestión ha excedido el atraso máximo permitido.

40.1.4 Cualquier tripulación que se haya retirado de una sección el último día del rally no será clasificada.

40.1.5 Cualquier tripulación que abandone deliberadamente con la intención sospechada de obtener una ventaja con este procedimiento será juzgada por los Comisarios Deportivos, quienes pueden no permitir que la tripulación vuelva a re-largar. Los Comisarios Deportivos pueden aplicar sanciones contra el Competidor y/o la tripulación involucrada de acuerdo con el Artículo 11.9 del Código.

40.2 PENALIZACIONES

40.2.1 Para todas las tripulaciones que re-larguen, se aplicará una penalización en tiempo. Por cada prueba especial o prueba súper especial perdida, esta penalización será de 5 minutos, a menos que el Reglamento Particular establezca otra penalización para la Prueba Súper Especial (sección 1 de la etapa 1 – Art. 37.4)

40.2.2 Esta penalización en tiempo se agregará al tiempo más rápido de la clase para cada prueba especial perdida, que incluirá la prueba especial o la prueba súper especial en la que la tripulación se retiró.

40.2.3 En caso de que el abandono ocurra después de la última prueba especial o súper especial antes de un reagrupamiento nocturno, se considerará que la tripulación se retiró en esa última prueba especial o súper especial. Si una tripulación afectada ha establecido el mejor tiempo de su clase en esa última prueba especial, se tendrá en cuenta su propio tiempo para la aplicación de la penalización de tiempo

40.2.4 En el caso de cambio de motor (art. 41.3) la penalización será de veinte (20) minutos aplicables en la etapa 1, además de las penalizaciones que le correspondiesen según los art.40.2.1 o 40.2.3.

41 REPARACIONES ANTES DE UNA RELARGADA

41.1 UBICACIÓN DEL PARQUE DE SERVICIO Y TIEMPO PERMITIDO

Cualquier automóvil que no termine una etapa de acuerdo con lo mencionado anteriormente puede reparar a discreción del competidor. Sin embargo, el automóvil debe presentarse al reagrupamiento nocturno antes de la próxima etapa, a más tardar 30 minutos antes del inicio programado de salida del primer automóvil

41.2 REVISACION DE COCHES REPARADOS

Para mantenerse en la clasificación general el automóvil debe conservar su carrocería original, el bloque del motor marcado en la verificación previa al rally y todas las partes selladas. El competidor debe estar representado durante esta nueva revisión en el momento que sea indicado por los organizadores.

41.3 CAMBIO DE MOTOR

Si disputada la etapa 1 una tripulación decide el cambio de motor, puede reiniciar el rally desde el comienzo de la siguiente sección después del reagrupamiento nocturno
El automóvil debe presentarse al reagrupamiento nocturno antes de la próxima etapa, a más tardar 30 minutos antes del inicio programado de salida del primer automóvil
La penalización por realizar esta operación se menciona en el art. 40.2.4

ASISTENCIA

42 ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES

42.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA

42.1.1 Desde el primer control horario en adelante, la asistencia a un auto en competencia puede ser efectuada solamente en los parques de asistencia y parques de asistencia remota, si los hubiera según lo permitido en el Art. 43, con la excepción de reparaciones a autos retirados que intenten re-largar
42.1.2 La tripulación, usando solamente el equipo a bordo y sin ninguna asistencia física externa, puede realizar la asistencia en el auto en cualquier momento, excepto donde esté específicamente prohibido.

42.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA

42.2.1 La presencia de personal del equipo o cualquier vehículo de transporte del equipo (incluyendo helicópteros) está prohibida 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 (ZAR)
- mientras que los autos están en un reagrupamiento
- en zonas de reaprovisionamiento de combustible
- en zonas de colocación de neumáticos
- para un miembro del equipo por auto en áreas oficiales de lavado de autos
- donde lo permita un boletín
- en las Pruebas Especiales (desde la pancarta amarilla de comienzo del control horario hasta la pancarta de stop al final de la Prueba Especial)
- mientras los autos estén en una zona permitida a la prensa
- cuando a los autos en competencia que siguen la ruta prescripta en el libro de ruta (enlaces) usando la(s) misma(s) ruta(s) al mismo tiempo que el personal del equipo, siempre que ellos no se detengan en el mismo lugar y en el mismo momento.

42.2.2 a) Se permite el pasaje de alimentos, bebida, vestimenta e información (clasificaciones, libro de ruta, etc.) hacia o desde la tripulación mientras que los miembros de la tripulación están en:
- en zona de cambio de cubiertas, por el personal autorizado en esa zona solamente
- en los parques de asistencia, en las zonas de asistencia remota y reagrupamientos o mientras que los autos están en zona de prensa.

b) Cuando un reagrupamiento está ubicado cerca del parque de servicio y mientras los miembros de la tripulación esperan registrarse al final de una sección de enlace pueden ir a sus asistencias después de haber cumplido con sus obligaciones con los medios (en caso de haberlo)
42.2.3 Si un auto no puede ser arrancado y manejado por su propia potencia desde el Parque Cerrado al área de asistencia antes de la asistencia, los oficiales/comisarios y/o el personal del equipo tendrán permitido empujarlo o remolcarlo a su box de asistencia.
Si estos sectores no son continuos quedará la posibilidad pendiente a consideración de los comisarios.
A través del Reglamento Particular se podrán establecer controles horarios específicos (Salida de Flexi Service – Ingreso a Parque de Servicio – Ingreso a Parque Cerrado) donde los vehículos podrán ser presentados por personal del equipo de cada tripulación bajo estricta responsabilidad de la tripulación que delega este procedimiento, la metodología de registro será similar a todos los controles horarios y las penalizaciones que se puedan generar serán aplicables al vehículo en cuestión
42.2.4 No se considera “Asistencia Prohibida”, cuando un auto en proximidades de la mesa de largada, (y antes del ingreso entre pancartas), que no puede ser arrancado o puesto en marcha por sus propios medios mecánicos, es empujado por otros competidores para ponerlo en marcha o hacerlo arrancar, y no puede ser realizada con la ayuda de otro vehículo (Exclusión).

43 PARQUES DE ASISTENCIA

43.1 GENERALIDADES

Durante todo el rally deberá haber un parque de servicio principal. Los organizadores pueden, sin embargo, presentar a la FRADCBA una justificación para la reubicación durante el rally. Cada competidor es responsable de proteger su área de servicio con una cobertura sobre el piso.
Los participantes y sus equipos deben respetar las normas de convivencia que corresponden a un lugar destinado a ese efecto.
No respetar esas conductas puede ser motivo de sanciones severas pudiendo llegar hasta la descalificación de las tripulaciones que integren el equipo infractor.
43.1.1 Se implementará un horario de ingreso al Parque de Asistencia para los equipos. Aquellos que por diversas causas no pudieran cumplir con los tiempos previstos y viajaron hasta el lugar de la carrera, deberán esperar por fuera del predio hasta el horario de ingreso para que puedan ser acomodados por el personal a cargo en el lugar correspondiente.
43.1.3 En el ingreso a los predios delimitados para el Parque de Asistencia habrá personal indicando las ubicaciones, que de acuerdo a los equipos y sus prestaciones, tendrán asignado un determinado espacio.
43.1.4 Una vez instalados en el Parque de Asistencia, deberán retirar y trasladar los trailers o bateas a un sitio especialmente preparado por la organización del evento.
43.1.5 Se permitirá el ingreso de **un (1)** solo vehículo de asistencia rápida por cada tres (3) autos de competición atendidos por el mismo equipo, el que deberá estar debidamente declarado e identificado.
43.1.6 Bajo ninguna circunstancia se permitirá el ingreso de autos particulares al Parque de Asistencia. En el caso de que algún auto particular ingrese, se sancionará al piloto que corresponda.
43.1.7 Cada equipo deberá disponer de un tablero para abastecer de energía eléctrica a su estructura.
43.1.8 Cada vehículo, -o cada dos (2) autos de un mismo equipo-, deberá tener un extintor de **10 kg**., colocado, al lado de la estructura de la carpa más próxima a la calle interna.

43.2 CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA

El tiempo programado para cada auto en el parque de asistencia será de acuerdo con el itinerario del rally, con la siguiente sugerencia:
43.2.1 20 minutos antes de la primera Prueba Especial después de un reagrupamiento nocturno.
- Las verificaciones técnicas pueden realizarse dentro del parque cerrado.
43.2.2 45 minutos entre dos grupos de Pruebas Especiales.
43.2.3 45 minutos al final de cada etapa antes de un reagrupamiento nocturno.
Previo al ingreso a la asistencia, puede establecerse una zona técnica de 10 minutos para verificaciones.
43.2.4 En las asistencias intermedias de 45 minutos, los organizadores deben disponer la opción de “Tiempo Flexible” de 30 minutos en el ingreso a los parques de asistencia.
43.2.5 Para tomar el tiempo flexible, los organizadores deben disponer a continuación del CH de ingreso al Parque de Asistencia, de una zona debidamente definida, donde permanecerán los autos en régimen de parque cerrado hasta que las tripulaciones decidan su ingreso al área de reparaciones.
43.2.6 Las asistencias intermedias (45 minutos) deberán ser seguidas de reagrupamientos donde se agruparán a los participantes para continuar la prueba

43.3 IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE ASISTENCIA

Los parques de asistencia están indicados en el itinerario del rally con un control horario en la entrada y otro en la salida (la distancia de 25m a que se refiere el Anexo I se reducirá a 5 m)

43.4 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

La velocidad dentro de los parques de asistencia no podrá exceder los 30 kph, o menos si así lo especifica el Reglamento Particular. El incumplimiento de este límite resultará en una sanción que aplicará el Director de la Prueba de la siguiente manera:

1ª vez: un minuto de recargo,
2ª vez: **50 unidades de combustible.**
3ª vez: **exclusión**. Ya sean autos de competición o autos particulares.

Cualquier infracción a este tipo de reglamentaciones, será notificada por el Director de Prueba al competidor en cuestión.

43.5 ASISTENCIA EXTERNA

Dentro del parque de asistencia, está permitido que los oficiales / Comisarios y / o el personal del equipo remolquen, transporten o empujen un automóvil.

43.6 DISPOSICIÓN DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

43.6.1 El organizador deberá asignar una “Zona de Parque de Asistencia” (definida por longitud, ancho

y ubicación) a cada equipo en competencia dentro del parque de asistencia. Todos los vehículos del equipo deberán ser estacionados dentro de su “zona”.

43.6.2 Cualquier vehículo no estacionado totalmente dentro del área asignada deberá ser ubicado en un área de estacionamiento adyacente al parque de asistencia con acceso peatonal al parque de asistencia.

44 VACIAMIENTO DEL TANQUE Y/O REABASTECIMIENTO EN EL PARQUE DE ASISTENCIA

Cuando sea necesario como parte de la asistencia cambiar el tanque, la bomba o el filtro de combustible, o cualquier otro ítem del circuito de combustible, se permite el vaciado y/o rellenado en un parque de asistencia siempre que:

- El trabajo se realice con el conocimiento del Director de la Prueba y en presencia de un Delegado Técnico
- Haya un extintor de incendios con operador en stand-by a cargo del competidor
- No se efectúe ningún otro trabajo en el auto mientras esté abierto el circuito de combustible ni durante las operaciones de vaciamiento y/o reabastecimiento
- Se establezca un perímetro de seguridad adecuado alrededor del auto
- Se agregue solamente combustible suficiente para alcanzar la próxima zona de reabastecimiento.

45 TIEMPO FLEXIBLE

45.1 ASISTENCIAS INTERMEDIAS – 45 MINUTOS

Para las asistencias intermedias de 45 minutos, con solo dos “rulos” por disputarse en cada etapa, las tripulaciones dispondrán de un tiempo flexible máximo de 30 minutos previo al ingreso al Parque de Asistencia.

45.2 ASISTENCIA FINAL DE ETAPA 1 – 45 MINUTOS

Para la asistencia final de la etapa 1, las tripulaciones dispondrán de un tiempo flexible máximo de 30 minutos previo al ingreso al Parque de Asistencia

46 ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)

46.1 GENERALIDADES

Se pueden crear zonas de asistencia remota, las cuales deberán:

- ser definidas por un control horario en su entrada y en su salida
- permitir el cambio de neumáticos proporcionado desde un vehículo de asistencia y cualquier asistencia de acuerdo con el artículo estas normas de ZAR
- puede estar precedido por una zona técnica de 5 minutos antes del control horario de entrada
- incorporar una zona de marcado de neumáticos luego del control horario de salida.
- admitir solamente personal autorizado del equipo, como lo indican estas normas de ZAR, los oficiales del rally y los medios de prensa con pases apropiados.
- para aumentar el valor promocional, se insta a los organizadores a ubicar las ZAR en ciudades o centros poblados.

46.2 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO

46.2.1 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 será siempre el mismo mientras el auto esté en la zona
- para concurrentes de pilotos prioritarios o pilotos integrantes de equipos múltiples inscripciones, la tripulación más hasta 4 miembros del equipo por auto. Este personal puede ser intercambiado entre los autos dentro de la zona.

46.2.2 Las zonas deberán ser programadas de manera que las mismas personas del equipo puedan asistir tanto a estas zonas como al parque de asistencia usando una misma ruta recomendada que les haya sido provista. El reaprovisionamiento de los recipientes de bebidas para los pilotos, no se considerará como trabajo sobre el auto.

46.2.3 Ningún personal del equipo que no sea el permitido en los art. 46.2.1 / 46.2.2 / 46.3.3 puede permanecer en la zona.

46.3 EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS

46.3.1 En una zona de asistencia remota se permite lo siguiente:
- el uso de gatos, elevadores de chasis, rampas, llaves para tuercas, llaves de torque, 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
- la adición de agua a los sistemas del auto, para lo cual se puede usar un dispositivo de llenado
- el uso de equipos y material para purga del líquido de frenos y limpieza del auto
- Se podrá producir una lista de partes y/o conjuntos a ser transportada por un vehículo de asistencia. La misma puede ser informada en el RPP o emitida en un boletín
- calibrado e inflado de neumáticos
- completar o agregar aceite o líquidos faltantes provistos por el equipo de asistencia
- el uso de papel descartable
- el uso de limpiador de vidrios

46.3.2 Se deben usar cobertores para el piso.

46.3.3 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 tocar el auto o cualquier parte que deba ser montada en el mismo.

46.3.4 Se permite la instalación de luces extra sobre o dentro del auto en las zonas de asistencia remota. Las luces extra, los neumáticos y las herramientas necesarias para instalarlos pueden ser transportados a la ZAR en un auto de asistencia.

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

46.4 PASE DE VEHÍCULOS A LAS ZAR

Se expedirá un pase de vehículo por auto en competencia por parte del organizador a fines del transporte al ZAR del personal del equipo y el equipamiento y herramientas admitidos.

46.5 ZONA DE CAMBIO DE CUBIERTAS (ZCC)

En cada zona de cambios de cubiertas:
- Se debe definir un control horario en su entrada y salida.
- El tiempo a disponer para la ZCC será de 15 minutos.
- No se permiten trabajos dentro de esta zona a no ser permitir a la tripulación mas un miembro del equipo el cambio de ruedas, usando solamente el equipamiento que llevan a bordo del auto de competición. Una persona del equipo pueda alcanzarles un gato auxiliar y caballetes para los cuatro ejes
- Sin embargo, los neumáticos adicionales que se utilizarán pueden ser transportados a la zona en un vehículo de servicio y ser preparados por los miembros del equipo para ser instalados en el vehículo de rally.
- Es obligatorio que todos los autos pasen a través de la zona de cambio y se detengan en la zona de marcado, aunque no hayan cambiado las ruedas.
- Una zona de marcado y lectura de código de barras en la cual cada auto debe detenerse, será establecida a la salida de cada zona de cambio de cubiertas.
- El transporte de las ruedas a esa zona será especificado en el Reglamento Particular de cada rally.

COMBUSTIBLE - REABASTECIMIENTO

47 REABASTECIMIENTO - PROCEDIMIENTOS

47.1 UBICACIÓN

47.1.1 Excepto como se detalla para el cambio de un tanque de combustible, las tripulaciones pueden solamente reabastecerse en las zonas de reabastecimiento (RZ) o en las estaciones de servicio comerciales indicadas en el libro de ruta designadas por el organizador en el Reglamento Particular y en el libro de ruta.

Las zonas de reabastecimiento pueden estar ubicadas:
- a la salida de los parques de asistencia
- a la salida de las zonas de asistencia remota
- en lugares remotos indicados en el libro de ruta

47.1.2 Cualquier zona de reabastecimiento debe figurar en el itinerario del rally y en el libro de ruta. No más de tres RZ diferentes entre dos reagrupamientos nocturnos, uno de ellos a la salida del Parque de

Servicio, puede ser programado.
En la medida de lo posible y por razones de seguridad, se recomienda a los organizadores que adapten la longitud de las secciones para evitar el uso de zonas remotas de reabastecimiento de combustible en la ruta del rally. La FRADCBA puede solicitar la modificación de un itinerario que incluya zonas remotas de reabastecimiento injustificadas.
47.1.3 La entrada / salida de las zonas de reabastecimiento se marcará con una pancarta azul con el símbolo de una bomba / surtidor.
47.1.4 El organizador deberá disponer la presencia de bomberos con equipamiento anti incendio y la implementación de medidas de seguridad apropiadas en todos los puntos de reabastecimiento de combustible.

47.2 PROCEDIMIENTO EN LAS RZ

47.2.1 Solamente se permiten las acciones que se producen dentro de las ZR directamente involucradas en el reabastecimiento de vehículos en competencia.
47.2.2 En todas las RZ se aplicará el límite de velocidad de **5 kph.**
47.2.3 Para acceder a la RZ, todo el personal involucrado en las operaciones de repostaje debe llevar ropa que brinde una protección adecuada contra el fuego e incluya como mínimo: pantalón largo, camiseta/remera de manga larga, zapatos cerrados, guantes y capucha ignifuga.
47.2.4 El proveedor de combustible o el organizador, cualquiera que fuera responsable de la zona de reabastecimiento, es responsable de proteger el piso con una Alfombra Ambiental que debe estar compuesta de una parte superior absorbente y una parte inferior impermeable.
47.2.5 Las responsabilidades sobre los reabastecimientos son exclusivas del competidor.
47.2.6 Los motores se deberán apagar durante la operación de reabastecimiento. Se requiere que la tripulación permanezca fuera del automóvil durante el reabastecimiento. Su incumplimiento será sancionado con multa de pesos equivalente a **20 unidades de combustible**
47.2.7
47.2.8 Únicamente a efectos de la asistencia en el procedimiento de reabastecimiento de su auto, dos miembros del equipo de cada tripulación pueden acceder a la RZ.
47.2.9 Un auto puede ser empujado fuera del RZ por la tripulación, los dos miembros del equipo y/o oficiales sin incurrir en una penalización.

48 USO DE COMBUSTIBLE

Todo tipo de combustible debe cumplir con el Art. 252.9 del Anexo J
Todas las tripulaciones obligatoriamente deben utilizar únicamente el combustible proporcionado por el organizador para cada categoría.

PARQUE CERRADO

49 REGLAS DEL PARQUE CERRADO

49.1 APLICACIÓN

Los autos están sujetos a las reglas del parque cerrado:
49.1.1 A partir del momento en que ingresan a un parque de reagrupamiento hasta que lo abandonan
49.1.2 A partir del momento en que ingresan y/o hacen el chequeo en un área de control hasta que la abandonan
49.1.3 A partir del momento en que llegan al final del rally hasta que los Comisarios hayan autorizado la apertura del parque cerrado.

49.2 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO

49.2.1 Apenas se estacione el auto en el parque cerrado, los pilotos deben detener el motor y la tripulación debe dejar el parque cerrado. No se permite que ninguna persona permanezca en un parque cerrado, excepto los oficiales del rally con funciones específicas.
49.2.2 Las tripulaciones pueden ingresar a un parque cerrado 10 minutos antes de su horario de salida.

49.3 EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO

Solamente los oficiales y/o los miembros de la tripulación están autorizados a empujar o remolcar el

auto en competencia dentro de un parque cerrado.

49.4 FUNDAS PARA AUTOS

El uso de cobertores para cubrir el auto es opcional

49.5 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO

49.5.1. Si los comisarios técnicos consideran que el estado de un auto ha desmejorado lo suficiente como para que la seguridad pueda estar afectada, con el permiso del Delegado Técnico de la FRADCBA y en presencia de un comisario técnico, un integrante del equipo puede reparar o cambiar ítems de seguridad homologados por la FIA en conformidad con el Anexo J, si dichos ítems están incluidos en una lista técnica de la FIA e instalados en el auto (es decir, cinturón de seguridad, extinguidor de fuego, etc.)

49.5.2. Con el consentimiento previo del Director de la Prueba y bajo la supervisión de un oficial o un comisario técnico, la tripulación y hasta 3 integrantes del personal del equipo podrán cambiar una o más ventanas

49.5.3. Si el tiempo tomado para completar las reparaciones mencionadas resulta en demoras más allá de las previstas originalmente para el tiempo de largada, la tripulación recibirá un nuevo tiempo de largada a partir de la terminación de la reparación, para lo cual la sanción es de un minuto por minuto o fracción de minuto pero que no puede exceder el tiempo máximo permitido según lo dispuesto en el reglamento pertinente.

49.6 PARQUE CERRADO DESPUES DEL FINAL DEL RALLY

Los sistemas de seguimiento (en caso de poseerlo), y las cámaras a bordo, pueden ser removidos dentro del Parque Cerrado solamente con la autorización del Delegado o Comisario Técnico de la FRADCBA y bajo el control de un oficial deportivo.

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS DESPUÉS DEL RALLY

50 RESULTADOS DEL RALLY

50.1 ESTABLECIMIENTO DE LOS RESULTADOS

Los resultados se establecen sumando los tiempos empleados en las Pruebas Especiales, más las penalizaciones horarias en las que se haya incurrido durante los enlaces, más las restantes penalizaciones expresadas en tiempo.

50.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

Durante el rally, las clasificaciones a ser publicadas serán las siguientes:

50.2.1 Clasificaciones no Oficiales: clasificaciones distribuidas por el organizador durante el rally

50.2.2 Clasificaciones Parciales no Oficiales: clasificaciones publicadas al final de una etapa.

50.2.3 Clasificación Provisoria: clasificación publicada por el organizador al final de rally.

50.2.4 Clasificación Final: clasificación aprobada por los Comisarios.

64.2.5 En caso de que se demore una lista de largada y/o la publicación de la Clasificación Provisoria, el Director de la Prueba deberá informar un nuevo horario de publicación en el o los tableros oficial de información.

50.3 EMPATE EN UNA ETAPA O EN EL RALLY

50.3.1 En caso de empate en una etapa, el competidor que haya empleado el mejor tiempo en la primera Prueba Especial de la etapa, teniendo en cuenta que no sea una Prueba Súper Especial, será proclamado ganador. Si esto no fuera suficiente, se tendrán en cuenta los tiempos del segundo, tercero, cuarto, etc. en Pruebas Especiales. Este principio puede ser aplicado en cualquier instancia durante el rally

50.3.2 En caso de empate en un rally, el competidor que haya empleado el mejor tiempo en la primera Prueba Especial, teniendo en cuenta que no sea una Prueba Súper Especial, será proclamado ganador. Si esto no fuera suficiente, se tendrán en cuenta los tiempos del segundo, tercero, cuarto, etc. en Pruebas Especiales. Esto es aplicable en cualquier instancia durante el rally.

50 RECLAMOS Y APELACIONES

51.1 PRESENTACIÓN DE UN RECLAMO O APELACIÓN

Todos los reclamos y/o apelaciones deberán ser formuladas por escrito por un miembro de la tripulación o el concurrente, hasta **1 (una) hora** después de publicada la Clasificación Provisoria, pasado dicho tiempo se publicará la Clasificación Definitiva.
En todos los casos, los recargos de tiempo son inapelables.
Únicamente se recibirá el reclamo **técnico**, -en tiempo y forma-, si el reclamante tiene su vehículo en régimen de Parque Cerrado, de lo contrario, no se le recibirá su reclamo.
Al vehículo del reclamante, se le revisará el mismo ítem al cuál reclama.

51.2 ARANCELES POR FORMULAR UN RECLAMO

En el presente año, 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 equivalentes a cuatrocientos noventa y cinco (495) unidades de combustible** por cada hecho o situación reclamado o cuestionado
Debe mencionarse en el Reglamento Particular y abonarse en efectivo o por transferencia bancaria.

51.3 DEPÓSITO

Si un reclamo requiere el desmantelamiento y reensamblaje de partes claramente definidas del automóvil, los Comisarios pueden especificar un depósito adicional de acuerdo con el Art. 13.4.3 del Código Deportivo Internacional.
Art, 13.4.3 del CDI En caso de que el reclamo requiera el desmantelamiento o re-ensamblaje de una parte del auto claramente definida, un depósito adicional puede ser requerido por los Comisarios a propuesta del Delegado Técnico. Este depósito adicional debe ser pagado por el manifestante dentro de una hora después de la notificación de los comisarios (o, en su caso, dentro del plazo acordado por ellos) de lo contrario la reclamo será considerada inadmisible.

51.4 GASTOS

51.4.1 Los gastos que insuman el trabajo y el transporte del auto correrán a cargo del reclamante si el reclamo es infundado, o por el concursante contra quien se formuló el reclamo si se hace lugar al mismo.
51.4.2 Si el reclamo es infundado y si los gastos que el mismo ocasione (inspecciones, transporte, etc.) son más elevados que el monto del depósito, el pago de la diferencia recaerá sobre el reclamante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia será reembolsada.

51.5 APELACIONES

El arancel de apelaciones ante la FRADCBA para el corriente año será de **pesos equivalentes a cuatrocientos noventa y cinco (495) unidades de combustible**

52 ENTREGA DE PREMIOS DEL RALLY

52.1 CEREMONIA DEL PODIO

El aspecto competitivo del rally finalizará en el “Ingreso al último Control Horario”. A partir de ahí, la ceremonia del podio o rampa debe ser seguida.

52.2 ENTREGA DE PREMIOS

Los premios para los competidores / tripulaciones serán entregados sobre una rampa de llegada, o donde el organizador lo disponga.
Premios que se otorgan: Medallas del 4° al 6° y Trofeos del 1° al 3°.
Es obligación de las seis (6) primeras tripulaciones de cada clase asistir a la entrega de premios, según Art. 38 del R.D.A.
Las tripulaciones tienen la obligación de concurrir a la ceremonia con su indumentaria de competir, correctamente puestas y abrochadas, sin casco, capucha y sistema de protección cervical.
Si el organizador lo requiere deben usar el gorro que le facilitará el patrocinador con el cual hayan tomado ese compromiso.
Si ACCOR lo requiere, deben usar el gorro que le facilitará el patrocinador con el cual la Asociación haya tomado ese compromiso.
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 80 unidades de combustible** hasta tanto el infractor no abone la multa no podrá participar en cualquier carácter de una prueba.

Si un organizador lo desea, puede realizarse una reunión social / cívica / de auspiciantes esa misma noche. Si se considera conveniente la asistencia de alguna tripulación, esto deberá incluirse en el Reglamento Particular.

53 ENTREGA ANUAL DE PREMIOS DE FRADCBA/ACCOR

53.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA

Cualquier piloto o copiloto que obtenga el título de Campeón Cordobés, deberá estar presente si es invitado en la ceremonia anual de entrega de premios que organicen la FRADCBA.

53.2 AUSENCIA

Salvo en casos de fuerza mayor justificada, toda ausencia resultará en la imposición de una multa por parte de la FRADCBA.

Reglamentaciones Deportivas para el Campeonato Cordobés de Rally 2026
Anexos

ÍNDICE

ANEXO I SEÑALES DE CONTROL

ANEXO II DOCUMENTOS ESTÁNDAR

	DOCUMENTO	DISPONIBILIDAD
1	Reglamento Particular	Sitio Web+ impresión
2	Boletines	Sitio Web+ impresión
3	Guía de Rally	Sitio Web+ impresión (optativo)
4	Itinerario	Sitio Web+ impresión (con Reglamento Particular)
5	Libro de Ruta	Impreso
6	Carné de Control	Impreso
7	Formulario estándar de inscripción	Sitio Web+ impresión (con Reglamento Particular)
8	Listas de inscriptos	Sitio Web+ impresión
9	Lista de Largadas y Resultados del Rally	(Sitio Web operativo) + impresión
10	Libro de Seguridad de los Medios	Sitio Web+ impresión

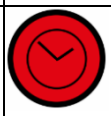
Se requieren los siguientes documentos complementarios en formato libre:

- **Mapas**
- **Programas**

ANEXO III GUIA BASICA DE SEGURIDAD PARA RALLIES

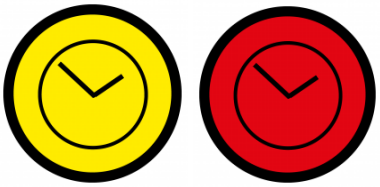
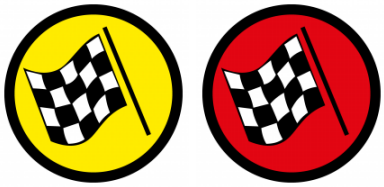
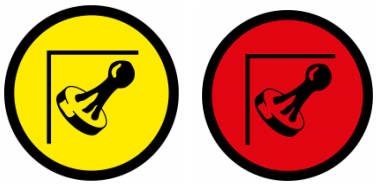
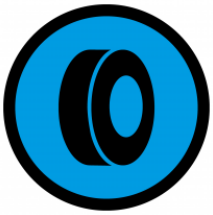
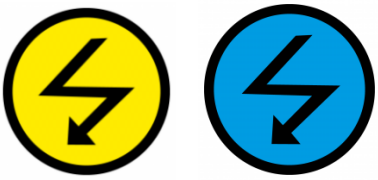
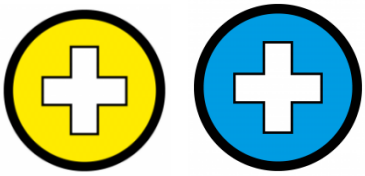
ANEXO IV: REQUISITOS ORGANIZATIVOS
(sólo para organizadores sin valor regulatorio para el concurrente)

ANEXO I

Control	**ZONA DE CONTROL** *(Diámetro de los Carteles: unos 70 cm)*		
Dirección de Viaje	⇨	⇨	⇨
	SEÑALES AMARILLAS Entrada al area de control	**SEÑALES ROJAS** Parada obligatoria	**SEÑALES BEIGE** Fin del area de control
CONTROL DE PASO	←25 m min→	**CP** ←25 m→	
CONTROL HORARIO	←25 m min.→	**CH** ←25 m→	
CH EN PARQUE DE SERVICIO ENTRADA	←5 m→	 **CH** ←5 m→	

CH EN PARQUE DE SERVICIO SALIDA	←5 m→	**CH** Generalmente conduce a RZ y/o TZ ←5 m→		
CONTROL HORARIO Y LARGADA DE PRUEBA ESPECIAL	←25m min.→	**CH** ←50-200 m→	**LPE Largada** ←25 m→	
FINAL PRUEBA ESPECIAL	←100 m→ **INDICACION DE AVANCE**	←100-300 m→ **LINEA DE LLEGADA**	STOP ←25 m→ **STOP CONTROL**	
OTRAS NORMAS FIA SEÑALES DE RALLY (*Diámetro de los Carteles: unos 70 cm*)				
	SIMBOLO BLANCO SOBRE FONDO AMARRILLO	**SIMBOLO BLANCO o AZUL sobre FONDO AZUL o BLANCO**		
MARCADO/ COMPROBACION DE NEUMATICOS		Una señal para todas las operaciones con neumáticos		
ZONA DE REABASTECIMIENTO		Una señal para todas las operaciones de reabastecimiento		
ZONA DE SERVICIO		Una señal para todas las operaciones (servicio, cambio de luces)		
ZONA DE MEDIOS		Una señal para zona de medios		
PUNTO DE RADIO	SEÑAL DE ADVERTENCIA ←100 m→	PUNTO DE RADIO		
MEDICAL VEHICLE POINT	SEÑAL DE ADVERTENCIA ←100 m→	PUNTO DE VEHICULO MEDICO		

TABLA DE SEÑALES ESTÁNDAR DE LA FIA

TIME CONTROL ***CONTROL HORARIO***  Color of control area entry: **YELLOW** Color of control: **RED** *Color de entrada al área de control:* **AMARRILLO** *Color de Control:* ***ROJO***	**SS START** ***LARGADA PE*** Color: **RED** *Color:* ***ROJO***	**FINISH LINE** ***LINEA DE METAS***  Color of control area entry: **YELLOW** Color of control: **RED** *Color de entrada al área de control:* **AMARRILLO** *Color de Control:* ***ROJO***
STOP CONTROL ***CONTROL DE STOP*** Color: **RED** *Color:* ***ROJO***	**PASSAGE CONTROL** ***CONTRÔL DE PASO***  Color of control area entry: **YELLOW** Color of control: **RED** *Color de entrada al área de control:* **AMARRILLO** *Color de Control:* ***ROJO***	**BEGIN OF MEDIA ZONE** ***INICIO ZONA DE MEDIOS*** Color: **BLUE** *Color:* ***AZUL***
BEGIN OF SERVICE ZONE ***INICIO ZONA DE ASISTENCIA*** Color: **BLUE** *Color:* ***AZUL***	**BEGIN OF TYRE MARKING/CHECKING ZONE** ***INICIO ZON DE MARCADO / COMPROBACION DE NEUMATICOS***  Color: **BLUE** *Color:* ***AZUL***	**BEGIN OF REFUEL ZONE** ***INICIO ZON DE REABASTECIMIENTO*** Color: **BLUE** *Color:* ***AZUL***
RADIO POINT ***PUNTO DE RADIO***  Color of the warning: **YELLOW** Color of the point: **BLUE** *Color de advertencia:* ***AMARILLO*** *Color del punto:* ***AZUL***	**MEDICAL VEHICLE POINT** ***VEHICULO MEDICO***  Color of the warning: **YELLOW** Color of the point: **BLUE** *Color de advertencia:* ***AMARILLO*** *Color del punto:* ***AZUL***	**END OF AREA** ***FIN DE LA ZONA*** Color: **BEIGE** *Color:* ***BEIGE***

ANEXO II

DOCUMENTOS ESTÁNDAR

1. REGLAMENTO PARTICULAR

Cada evento deberá producir un Reglamento Particular de la prueba.

La versión electrónica del Reglamento Particular deberá enviarse a la FRADCBA de acuerdo con los Reglamentos Deportivos del Campeonato Cordobés de Rally.

Dentro de la semana siguiente a la recepción del borrador, la FRADCBA informará al organizador sobre cualquier modificación a realizar y expedirá una autorización para su publicación.

El Reglamento Particular se imprimirá en formato A4 y deberá aparecer en el sitio Web oficial de acuerdo con los Reglamento Deportivo del Campeonato Cordobés de Rally.

Las versiones impresas se distribuirán por lo menos a todos los competidores y comisarios del rally.

CONTENIDO

- **ÍNDICE**

1. Introducción

1.1 Texto similar a:

"Este rally se desarrollara de conformidad con el Código Deportivo Internacional de la FIA y sus anexos, al Reglamento Deportivo Automovilista (RDA) y sus anexos, al Reglamento Deportivo del Campeonato Cordobés de Rally 2026 y sus anexos y a los Reglamento Técnicos correspondientes

Se aplicará el Código Nacional de Circulación a menos que se disponga lo contrario en el Reglamento Particular.

Las modificaciones, enmiendas y/o cambios de este Reglamento Particular se anunciarán solamente a través de Boletines numerados y fechados (expedidos por el organizador o por el colegio de comisarios).

"El Reglamento Deportivo del Campeonato Cordobés Rally 2026 se pueden encontrar en (sitios Web de la FRADCBA y www.rallycordobes.com.ar)"

1.2 Definiciones (Organizador, Nombre del Rally, Fecha).

2. Comité organizador

3. Autoridades de la Prueba

- Fiscalización.
- Dirección de la Prueba

4. Direcciones Oficiales

4.1 Secretaria del Rally
4.2 Secretaria de la Prueba
4.3 Indicadores Oficiales de Clasificaciones
4.4 Oficina de Prensa

5. Elegibilidad

6. Fiscalización

6.1 Sistema de Control

7. Descripción

8. Otros procedimientos

Anexo 1 Itinerario y Mapa

Anexo 2 Cronograma de reconocimiento

2. BOLETINES

Los Boletines se definen en el artículo 2.2 de estas disposiciones. Los mismos podrán ser emitidos por:

- Los organizadores, hasta el comienzo de los controles administrativos con la aprobación de la FRADCBA.
  Excepcionalmente, modificaciones del itinerario o del programa de reconocimiento, según lo aprobado en el momento de la emisión de la autorización, puede ser realizado por el organizador. Sin embargo, tales modificaciones deben ser informadas a la FRADCBA

- Los comisarios en toda la competencia. Sin embargo, el director de la prueba podrá emitir los boletines con información sobre las modificaciones del itinerario o al tiempo de la publicación demorada de la Clasificación Provisoria.

Los Boletines se deberán numerar y fechar, publicarse en el tablero oficial y en la página Web del evento.

Cuando sea posible, se recomienda enviar una notificación electrónica de la publicación a los competidores.

Si un Tablero de anuncios digital se utiliza durante el evento, la notificación a los competidores de la publicación electrónicamente de un boletín es obligatoria.

Los concurrentes (o miembros de la tripulación) deberán acusar recibo firmado de la notificación, salvo que sea materialmente imposible durante el transcurso del rally.

Solamente se podrá publicar un boletín después de la aprobación de la FRADCBA o de que haya sido emitido por los comisarios del evento (cuando corresponda).

3. ITINERARIO – EJEMPLOS DE ITINERARIO

INICIO (Sección 1) — **VIERNES 1 DE DICIEMBRE DE 2023**

CH - PE	LUGAR	Dist. PE	Dist. Enlace	Dist. Total	T. Otorgado	Paso 1º auto
0	VILLA DEL TOTORAL - Rampa de Largada - **SALIDA**					20:00
RZ 1	**YPF VILLA DEL TOTORAL**		1,39			
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(2,86)	(27,09)	(29,95)		
1			17,25	17,25	0:30	20:30
PSE 1	**SUPER ESPECIAL SARMIENTO**	**2,86**				**20:33**
1A	VILLA DEL TOTORAL - Parque Cerrado - **INGRESO**		8,72	11,58	0:20	20:53

INICIO (Sección 2) — **SABADO 2 DE DICIEMBRE DE 2023**

1B	VILLA DEL TOTORAL - P. Cerrado - **SALIDA /** P.de Servicio - **INGRESO**					8:30
	SERVICE A - VILLA DEL TOTORAL	**(2,86)**	**(25,97)**	**(28,83)**	**0:20**	
1C	VILLA DEL TOTORAL - P. Servicio - **SALIDA**					8:50
RZ 2	**YPF VILLA DEL TOTORAL**		2,51			
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(31,29)	(70,01)	(101,30)		
2			25,89	25,89	0:38	9:28
PE 2	**LA PEÑAS - MACHA (I)**	**12,39**				**9:31**
3			0,44	12,83	0:20	9:51
PE 3	**MACHA - AVELLANEDA (I)**	**6,30**				**9:54**
4			34,61	40,91	0:45	10:39
PE 4	**CAÑADA RIO PINTO - SARMIENTO (I)**	**12,60**				**10:42**
4A	VILLA DEL TOTORAL - Parque Cerrado - **INGRESO**		9,07	21,67	0:27	11:09
	FLEXI SERVICE				**MAX: 0:30**	
4B	VILLA DEL TOTORAL - P. Cerrado - **SALIDA /** P. Servicio - **INGRESO**					11:09
	FLEXI SERVICE B - VILLA DEL TOTORAL	**(31,29)**	**(70,01)**	**(101,30)**	**0:45**	
4C	VILLA DEL TOTORAL - P. de Servicio - **SALIDA /** P. Cerrado - **INGRESO**					11:54
	REAGRUPAMIENTO					

INICIO (Sección 3) — **SABADO 2 DE DICIEMBRE DE 2023**

4D	VILLA DEL TOTORAL - Reagrupamiento - **SALIDA**					13:00
RZ 3	**YPF VILLA DEL TOTORAL**		2,51			
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(31,29)	(70,01)	(101,30)		
5			25,89	25,89	0:38	13:38
PE 5	**LA PEÑAS - MACHA (II)**	**12,39**				**13:41**
6			0,44	12,83	0:20	14:01
PE 6	**MACHA - AVELLANEDA (II)**	**6,30**				**14:04**
7			34,61	40,91	0:45	14:49
PE 7	**CAÑADA RIO PINTO - SARMIENTO (II)**	**12,60**				**14:52**
7A	VILLA DEL TOTORAL - Parque Cerrado - **INGRESO**		9,07	21,67	0:27	15:19
	FLEXI SERVICE				**MAX: 0:30**	
7B	VILLA DEL TOTORAL - P. Cerrado - **SALIDA /** P. de Servicio - **INGRESO**					15:19
	FLEXI SERVICE C - VILLA DEL TOTORAL	**(31,29)**	**(70,01)**	**(101,30)**	**0:45**	
7C	VILLA DEL TOTORAL - P. de Servicio - **SALIDA /** P. Cerrado - **INGRESO**					16:04
	REAGRUPAMIENTO NOCTURNO					
Totales Etapa 1		**65,44**	**165,99**	**231,43**		

SECCION 1 — SECCION 2 — SECCION 3

INICIO (Sección 4) — **DOMINGO 3 DE DICIEMBRE DE 2023**

CH - PE	LUGAR	Dist. PE	Dist. Enlace	Dist. Total	T. Otorgado	Paso 1º auto
7D	VILLA DEL TOTORAL - P. Servicio - **SALIDA /** P. Cerrado - **INGRESO**					7:30
	SERVICE D - VILLA DEL TOTORAL	**(0,00)**	**(0,00)**	**(0,00)**	**0:20**	
7E	VILLA DEL TOTORAL - P. Servicio - **SALIDA**					7:50
RZ 4	**YPF VILLA DEL TOTORAL**		2,51			
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(26,60)	(61,61)	(88,21)		
8			33,26	33,26	0:40	8:30
PE 8	**SIMBOLAR - ESCUELA (I)**	**10,65**				**8:33**
9			0,86	11,51	0:20	8:53
PE 9	**ESCUELA - LA AGUADA (I)**	**8,94**				**8:56**
10			24,85	33,79	0:40	9:36
PE 10	**VILLA GUTIERREZ - VILLA DEL TOTORAL (I)**	**7,01**				**9:39**
10A	VILLA DEL TOTORAL - Parque Cerrado - **INGRESO**		2,64	9,65	0:18	9:57
	FLEXI SERVICE				**MAX: 0:30**	
10B	VILLA DEL TOTORAL - P. Cerrado - **SALIDA /** P. Servicio - **INGRESO**					9:57
	FLEXI SERVICE E - VILLA DEL TOTORAL	**(26,60)**	**(61,61)**	**(88,21)**	**0:45**	
10C	VILLA DEL TOTORAL - P. de Servicio - **SALIDA /** P. Cerrado - **INGRESO**					10:42
	REAGRUPAMIENTO					

SECCION 4

INICIO (Sección 5) — **DOMINGO 3 DE DICIEMBRE DE 2023**

10D	VILLA DEL TOTORAL - Reagrupamiento - **SALIDA**					11:50
RZ 5	**YPF VILLA DEL TOTORAL**		2,51			
	Km hasta siguiente reabastecimiento	(26,60)	(59,10)	(85,70)		
11			33,26	33,26	0:40	12:30
PE 11	**SIMBOLAR - ESCUELA (II)**	**10,65**				**12:33**
12			0,86	11,51	0:20	12:53
PE 12	**ESCUELA - LA AGUADA (II) - POWER STAGE**	**8,94**				**12:56**
13			24,85	33,79	0:40	13:36
PE 13	**VILLA GUTIERREZ - VILLA DEL TOTORAL (II)**	**7,01**				**13:39**
13A	VILLA DEL TOTORAL - Podio Final		2,64	9,65	0:18	13:57

SECCION 5

Totales Etapa 2	**53,20**	**123,22**	**176,42**

TOTALES DEL RALLY

	PE	ENLACES	TOTAL	% PE
Etapa 1	65,44	165,99	231,43	55,16
Etapa 2	53,20	123,22	176,42	44,84
TOTAL 13 PE	**118,64**	**289,21**	**407,85**	**100,00**

NOTAS

- Los cuadros que muestran visitas al parque de servicio y zonas de servicio remoto deben tener un borde negro grueso y, cuando se imprime en color, un tono de relleno celeste.
- Los cuadros que muestran reagrupamientos u otras actividades de control de tiempos deben tener un borde negro delgado y sin sombra de relleno.
- Los cuadros que muestran cualquier reabastecimiento de combustible deben tener un fino contorno negro y un tono de relleno amarillo.
- Las casillas que muestran las distancias de sección antes de un reagrupamiento nocturno y las cifras totales de Fin del Rally deben tener un fino contorno negro y un tono de relleno gris claro.
- Todas las visitas al parque de servicios llevan una letra A, B, C, etc.
- CH 0 es siempre el comienzo de la competencia de rally. Una largada ceremonial "independiente" no se considera como CH 0.
- Anote los números de sección en el margen derecho.

4 LIBRO DE RUTA

4.1 REQUISITOS GENERALES

- El Libro de ruta se distribuirá de acuerdo con el Reglamentos Deportivos del Campeonato Cordobés de Rally.
- Puede haber un libro para todo el rally o un libro diferente para cada etapa. Si se usan diferentes libros, deberá haber un método de distinción que resulte evidente.
- El libro de ruta será de tamaño A5 y estará encuadernado sobre el lado izquierdo con un elemento metálico u otro adecuado que permita una abertura de 360º.
- La impresión deberá ser de ambos lados, con un papel de 90 g de grosor o más.
- La impresión deberá estar en papel blanco. No hay ningún requerimiento de usar colores para distinguir entre tramos cronometrados y secciones de ruta, lo cual se logra por un sombreado de la columna “Dirección” (ver ejemplo).
- El tiempo permitido para cada sección será expresado en horas y minutos
- No habrá más de 6 instrucciones por página (en caso de 6 instrucciones por página el encabezamiento será más pequeño como en el ejemplo)
- Todas las páginas del libro de ruta deberán estar numeradas para tener la posibilidad de chequear que el libro esté completo.

4.2 PRIMERAS PÁGINAS

- El libro de ruta contendrá una página con el procedimiento en caso de accidentes y lo siguiente:
- Deberá aparecer una página con todos los símbolos usados al frente del libro de ruta
- Deberá aparecer el itinerario en formato “portarretrato” y los mapas (incluyendo una escala y la dirección “norte”) para todo el rally en cada libro de ruta. Se recomienda que la página con el itinerario de una etapa particular aparezca frente al mapa correspondiente de la etapa.

4.3 PÁGINAS DE INSTRUCCIÓN

Cuando una ruta de rally está exactamente duplicada (es decir 2 secciones 1 idénticas) se incentiva a los organizadores a economizar imprimiendo un juego común de instrucciones de ruta. En este caso, cada encabezado de página deberá incluir los distintos controles, etapas y números de sección. Si hubiera variaciones entre los dos pasajes no deberá haber ningún juego común de instrucciones de ruta.

- Se requiere una nueva página para la largada de cada sección de ruta o tramo cronometrado. No es necesaria una nueva página desde el control stop luego de un tramo cronometrado, siendo esto una continuación en la misma sección de ruta (ver ejemplo).
- Cuando la distancia parcial entre dos enlaces es menor a 200 metros, no es necesaria la línea horizontal entre los boxes.
- Los mapas de tramos individuales deberán incluir:
    - Una escala

    - La dirección norte
    - Ubicación de los puntos de largada/llegada y de todos los vehículos de emergencia.
- Deberán mostrar la ubicación del GPS de los controles horarios, largadas, puntos medios de radio, llegadas y stops de cada tramo cronometrado y los reagrupamientos y parques de asistencia. Esto se expresará en forma de grados, minutos y milésimas de minutos, es decir 139º 36.379' (WGS84).
- Pueden incluirse fotografías o diagramas de los puntos de control.
- Todos los vehículos de emergencia intermedios y los puntos de ambulancia deberán ser indicados por medio de símbolos apropiados.
- Los números de ruta serán incluidos cuando sea necesario.
- Una variación en el grosor de las líneas de los signos de dirección deberá ser usada para indicar una ruta más pequeña o más ancha, no la dirección a tomar.
- La línea vertical gruesa entre las columnas "Dirección" e "Información" deberá ser llenada en negro donde la superficie de la ruta sea tierra/ripio o deberá ser dejada en blanco cuando la superficie es pavimentada.
- La distancia entre el control horario y LPE deberá colocarse en el cuadro de información (ver ejemplo).

4.4 PÁGINAS FINALES

- Pueden incluirse rutas alternativas como sección al final de un libro de ruta sobre papel con un color diferente.
- Otros requisitos al final del libro de ruta:
    - Formulario de abandono

4.5 CAMBIOS

En caso de que haya un cambio en el libro de ruta (por ejemplo con un boletín) no solamente deberán mostrarse los recuadros de indicación cambiada, sino también que deberán estar impresos el último y primer recuadro de indicación válidos con sus números. Las páginas cambiadas se deberán imprimir en A5 para ser insertadas en el libro de ruta.

4.6 OTRA INFORMACIÓN ÚTIL

- Se recomienda la medición en tramos largos con intersecciones, tales como rotondas.
- En secciones de ruta, deberán identificarse las intersecciones hacia o desde otro tramo cronometrado..
- Aviso de la próxima intersección en cada página cuando las intersecciones de la página próxima se suceden rápidamente.

CH	1b	ALMAFUERTE - PARQUE CERRADO - SALIDA	PAGINA 8
CH	1c	GULF ALMAFUERTE - PARQUE DE SERVICIO - INGRESO	ETAPA 1
PRUEBAS ESPECIALES			SECCION 2

DISTANCIA PE	ENLACE	DISTANCIA TOTAL	TIEMPO OTORGADO	PROMEDIO
	1,82	1,82	0:10	10,92

DISTANCIA TOTAL	DISTANCIA PARCIAL	DIRECCION	INFORMACION	DISTANCIA REGRESIVA
0,00	0,00	1	PASO 1° AUTO — CH — 1b — HORA 7:30 — - — HORA - — 32 10.407s/64 14.682w — Alt.: 418 m — Salida Parque Cerrado	1,82
0,04	0,04	2		1,78
0,71	0,67	3		1,11
1,51	0,80	4	CORDOBA	0,31
1,74	0,23	5	i ! TIERRA	0,08
1,82	0,08	6	PASO 1° AUTO — CH — 1c — HORA 7:40 — - — HORA - — 32 10.323s/64 14.617w — Alt.: 429 m — Ingreso Parque de Servicio	0,00

LPE 3/6 MACHA

CH 4/7 CAÑADA RIO PINTO

PAGINA 29

ETAPA 1

SECCION 2/3

PRUEBAS ESPECIALES 3/6

MACHA - AVELLANEDA

DISTANCIA PE	ENLACE	DISTANCIA TOTAL	TIEMPO OTORGADO	PROMEDIO
6,30	34,61	40,91	0:45	54,55

DISTANCIA TOTAL	DISTANCIA PARCIAL		DIRECCION	INFORMACION	DISTANCIA REGRESIVA
0,00	0,00	1	6,30	LPE PASO 1° AUTO 3 HORA 9:54 6 HORA 14:04 30 34.022s/64 08.576w Alt.: 633 m En poste de alambrado pintado con letra "B"	40,91
0,20	0,20	2	6,10		40,71
0,37	0,17	3	5,93		40,54
5,42	5,05	4	0,88		35,49
6,30	0,88	5	0,00	FPE 3 6 30 35.605s/64 11.668w Alt.: 698 m En poste de alambrado pintado con letra "B"	34,61
6,67	0,37	6		STOP G.P.S. 30 35.615s / 64 11.899w En árbol pintado con letra "M"	34,24

5. CARNÉS DE CONTROL

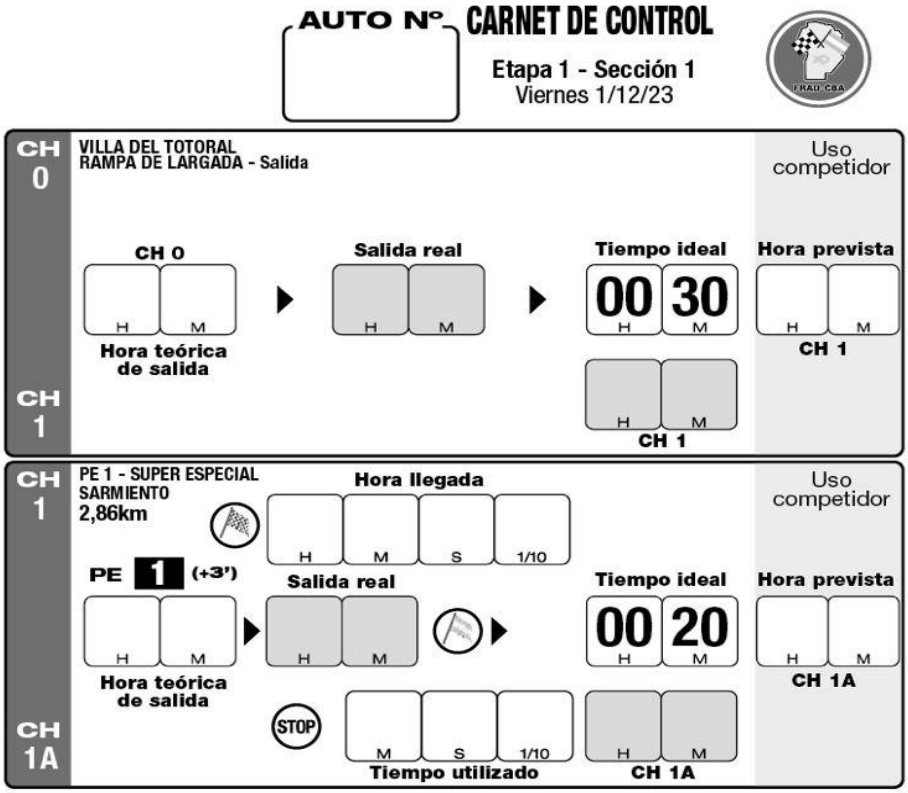
5.1 GENERALIDADES

- Un carné de control debe ser usado para la Prueba Clasificatorias (si corresponde)
- Deberá expedirse un carné de control separado, por lo menos, para cada sección.
- El tiempo previsto para cubrir la distancia de una sección de ruta deberá aparecer en el carné de control.
- Las horas y minutos siempre deberán mostrarse de la siguiente manera: 00:01 – 24:00, solamente se contarán los minutos que han terminado
- Los carnés de control serán expedidos y recogidos al final de cada sección. Los carnés de control usados están disponibles para chequear los resultados de los competidores. Idealmente un nuevo carné separado deberá usarse para el final de la asistencia de 45' de la etapa

5.2 DISEÑO

Ver la siguiente muestra.

- Los oficiales deportivos deberán llenar la columna central y los competidores la columna de la derecha.
- Tamaño: 9.9 cm x 21 cm (para imprimir 3 carnés de control de una hoja A4) u 11 cm x 18.5 cm
- Tamaño de los cuadros: 1 cm
- El carné deberá ser una tarjeta de por lo menos 300 g o un papel de poliéster de 270 µm (en caso de malas condiciones de tiempo). Advertir que el papel de poliéster, a pesar de que es a prueba de agua, no puede doblarse fácilmente. Una alternativa seria un carné de control con cubierta – es decir una tarjeta de 22 x 18.5 cm doblada, con una cubierta de protección para el área escrita.
- Cuando hay muchos carnés de control se puede usar la impresión del lado reverso o usar el diseño de lado por lado (y doblado hacia adentro).
- El color de impresión es libre. Por ejemplo, un organizador puede usar el color de un auspiciante o un color diferente para cada sección o simplemente gris y negro.


AUTO Nº
CARNET DE CONTROL
Etapa 1 - Sección 1
Viernes 1/12/23
FRAD CBA
CH 0
VILLA DEL TOTORAL
RAMPA DE LARGADA - Salida
Uso competidor
CH 0
Salida real
Tiempo ideal
Hora prevista
00 30
H M
Hora teórica de salida
CH 1
CH 1
CH 1
PE 1 - SUPER ESPECIAL
SARMIENTO
2,86km
Hora llegada
H M S 1/10
Uso competidor
PE 1 (+3')
Salida real
Tiempo ideal
Hora prevista
00 20
Hora teórica de salida
CH 1A
STOP
M S 1/10
Tiempo utilizado
CH 1A
CH 1A

AUTO Nº **CARNET DE CONTROL**

Etapa 1 - Sección 2
Sábado 2/12/23

CH 1B — VILLA DEL TOTORAL
PARQUE CERRADO - Salida
PARQUE DE SERVICIO - Ingreso

Uso competidor

CH 1B: H M — Hora teórica de salida
Salida real: H M
Tiempo ideal: 00 H 20 M
Hora prevista: H M — CH 1C
H M — CH 1C

CH 1C — VILLA DEL TOTORAL
PARQUE DE SERVICIO - Salida

Uso competidor

Tiempo ideal: 00 H 38 M
Hora prevista: H M — CH 2
H M — CH 2

CH 2 — PE 2 - LAS PEÑAS
MACHA (I)
12,39 km

PE 2 (+3')
Hora llegada: H M S 1/10
Salida real: H M
Tiempo ideal: 00 H 20 M
Hora prevista: H M — CH 3
Hora teórica de salida: H M
STOP — Tiempo utilizado: M S 1/10
H M — CH 3

CH 3 — PE 3 - MACHA
AVELLANEDA (I)
6,30 km

PE 3 (+3')
Hora llegada: H M S 1/10
Salida real: H M
Tiempo ideal: 00 H 45 M
Hora prevista: H M — CH 4
Hora teórica de salida: H M
STOP — Tiempo utilizado: M S 1/10
H M — CH 4

CH 4 — PE 4 - CAÑADA RIO PINTO
SARMIENTO (I)
12,60 km

PE 4 (+3')
Hora llegada: H M S 1/10
Salida real: H M
Tiempo ideal: 00 H 27 M
Hora prevista: H M — CH 4A
Hora teórica de salida: H M
STOP — Tiempo utilizado: M S 1/10
H M — CH 4A

AUTO Nº **CARNET DE CONTROL**

Etapa 1 - Sección 2
Sábado 2/12/23

CH 4A **VILLA DEL TOTORAL - FLEXI-SERVICE** Uso competidor

Parque Cerrado Ingreso H M
Hora teórica de salida

Máximo 00 H 30 M

Parque Cerrado Salida H M
CH 4B

Hora prevista H M
CH 4B

CH 4B

CH 4B
VILLA DEL TOTORAL
PARQUE CERRADO - Salida
PARQUE DE SERVICIO - Ingreso

Uso competidor

Tiempo ideal 00 H 45 M

Hora prevista H M
CH 4C

H M
CH 4C

CH 4C

6. LISTAS DE INSCRIPTOS

6.1 LISTA DE INSCRIPTOS

La Lista de Inscriptos incluirá:
• Número asignado de competencia
• Nombres y nacionalidades del Piloto /Copiloto (según licencias de conducir)
• Marca y modelo del auto
• Clase y grupo del auto

7. LISTAS DE LARGADA & RESULTADOS EN EL RALLY

INTRODUCCIÓN
Las listas de largada y los resultados pueden publicarse antes de las fechas mencionadas en el Reglamento Particular o en el boletín. Sin embargo, las fechas mencionadas en las listas SIEMPRE DEBERÁN mencionarse en el Reglamento Particular o en un boletín. Si la publicación de una lista "programada" demorara, el director de carrera comunicará los nuevos tiempos programados para la publicación.

7.1 PRÁCTICA LIBRE / PRUEBA CLASIFICATORIA (de aplicarse)

a) Lista de largada para la Prueba Clasificatoria
- Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica
- Firmada por el Director de la Prueba, aprobada por los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el Reglamento Particular.
- Informa los horarios de largada (o por lo menos los intervalos entre los autos) para todos los competidores.-
- La nota al pie indica: "sujeto a una nueva inspección técnica".

b) Clasificación provisional de la Prueba Clasificatoria
- Debe incluir a todos los competidores que hayan completado la Prueba Clasificatoria.
- Debe ser firmado por el Director de la Prueba después de la aprobación de los Comisarios y publicado en el momento mencionado en el Reglamento Particular

c) Clasificación final de la Prueba Clasificatoria

7.2 LARGADA CEREMONIAL Y ETAPA 1 / SECCIÓN 1

Lista de largada para la Largada Ceremonial
- Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica
- Firmada por el director de la Prueba después de la aprobación de los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el programa del RPP
- Informa los horarios de largada (o por lo menos los intervalos entre los autos) para todos los competidores y/o

Lista de largada para la Etapa 1/Sección 1 (PSE)
- Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica
- Firmada por el Director de la Prueba después de la aprobación de los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el programa del RPP.
- Informa los horarios de largada para todos los concursantes – que pueden ser horas pares
- La nota al pie indica "sujeto a pasar una nueva verificación técnica para el auto/los autos N°." y/o

Lista de largada para la Etapa 1 (no PSE) o **Lista de largada para la Etapa 1/Sección 2**
- Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica.
- Firmada por el Director de la Prueba después de aprobada por los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el programa del RPP.
- Informa los horarios de largada para todos los competidores
- La nota al pie denota "sujeto a una nueva verificación técnica para el auto/los autos N°…."

7.3 CADA ETAPA DEL RALLY (EXCEPTO LA ETAPA FINAL)

a) Clasificación no oficial luego del final de la última PE (no incluyendo PSE).

- Producido para revisión por parte de los Comisarios que no firman.

b) Lista de largada para la siguiente etapa

Propuesta por el Director de la Prueba. Los Comisarios pueden hacer reordenamientos.

- Firmado por el Director de la Prueba y publicado en el tiempo mencionado en el reglamento particular.
- Incluye tripulaciones que se retiraron que no declararon abandono del rally.
- La nota al pie denota "sujeto a una nueva inspección técnica para el auto/los autos N°…."

c) Clasificación no oficial parcial luego de la etapa "x".

- Firmado por el Director de la Prueba y emitida con el tiempo real publicado
- Producido cuando se conocen todas las penalizaciones y todos los autos estimados están en el Parque Cerrado nocturno.

7.4 ETAPA FINAL DEL RALLY

a) Clasificación Provisoria

- Incluye todos los competidores que completaron el rally.
- Firmado por el Director de Prueba, aprobada por los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el reglamento particular.
  - "Sujeto a los resultados de la verificación técnica final (para toda la clasificación).
  - "Sujeto a los resultados del análisis de rutina del combustible para los siguientes autos…"
  - "Sujeto a posteriores chequeos a ser realizados por la FRADCBA al auto N°….."
  - "Sujeto a las decisiones de los Comisarios sobre el auto N°…."
  - "Sujeto a los resultados de una inspección completa del motor del auto N°….."
- Clasificación del "Power Stage"

b) Clasificación Final

Incluye a todos los competidores que largaron en el rally

- Todos los competidores que han completado el rally
- Todos los competidores que abandonaron, marcados con RET
- Todos los competidores descalificados (removidos/retirados) de la clasificación por el Director de la Prueba marcados con DES
- Aprobado y firmado por los Comisarios y publicado luego de expirar el tiempo para la reclamo, si no se ha completado la verificación técnica final.
  - "Sujeto a los resultados de la inspección técnica final
- Firmado por los comisarios y publicado luego de completada la verificación técnica final (en el caso de que se presente una solicitud de apelación, después de la verificación técnica, etc., se puede agregar una nota)
  - "Sujeto a los resultados del análisis de rutina del combustible para los siguientes autos…" (en caso de que los resultados de los combustibles no estén disponibles en el evento).
  - "Sujeto a posteriores chequeos a ser realizados por la FRADCBA al auto N°….."
  - "Sujeto a cualquier apelación potencial por el inscripto del auto N°.
  - "Sujeto a los resultados de una inspección completa del motor del auto Nº……

ANEXO III

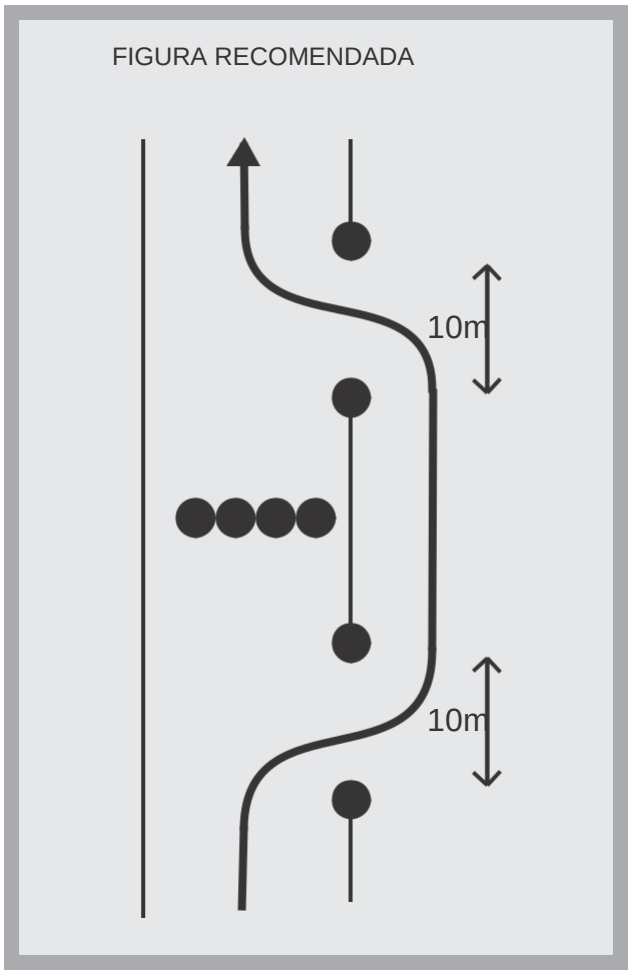
CHICANAS/DESVIOS

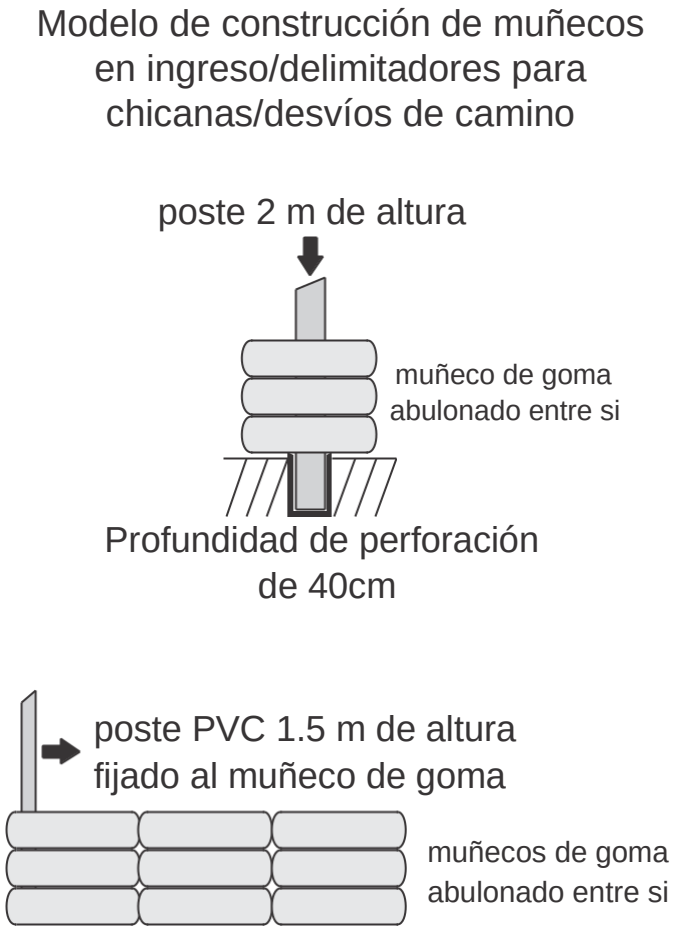
Las chicanas pueden utilizarse en un tramo especial para reducir la velocidad antes de determinados puntos de alto riesgo o en rectas de mas de 1200 metros. No obstante, lo deseable es que, en la medida de lo posible, el tramo se planifique de forma que no sean necesarias. Todas las chicanas deben apuntarse en el libro de ruta y estar ya señalizadas o colocadas durante el reconocimiento. Para mantener cierta coherencia entre tramos y eventos, debe:
Respetarse la distancia y la forma de armado.
Es importante marcar la dirección de la chicana con flechas o rayas oblicuas, y colocar en su aproximación un panel de «100 m». La posición exacta de los elementos de la chicana debe marcarse claramente con una línea pintada, de manera que puedan recolocarse si se mueven del sitio. Para formar las chicanes debe emplearse:

- Paredes de muñecos de neumáticos del mismo diámetro, conectados entre si; las mismas deberán con un poste enterrado en los muñecos delimitadores de entrada, medio y salida.

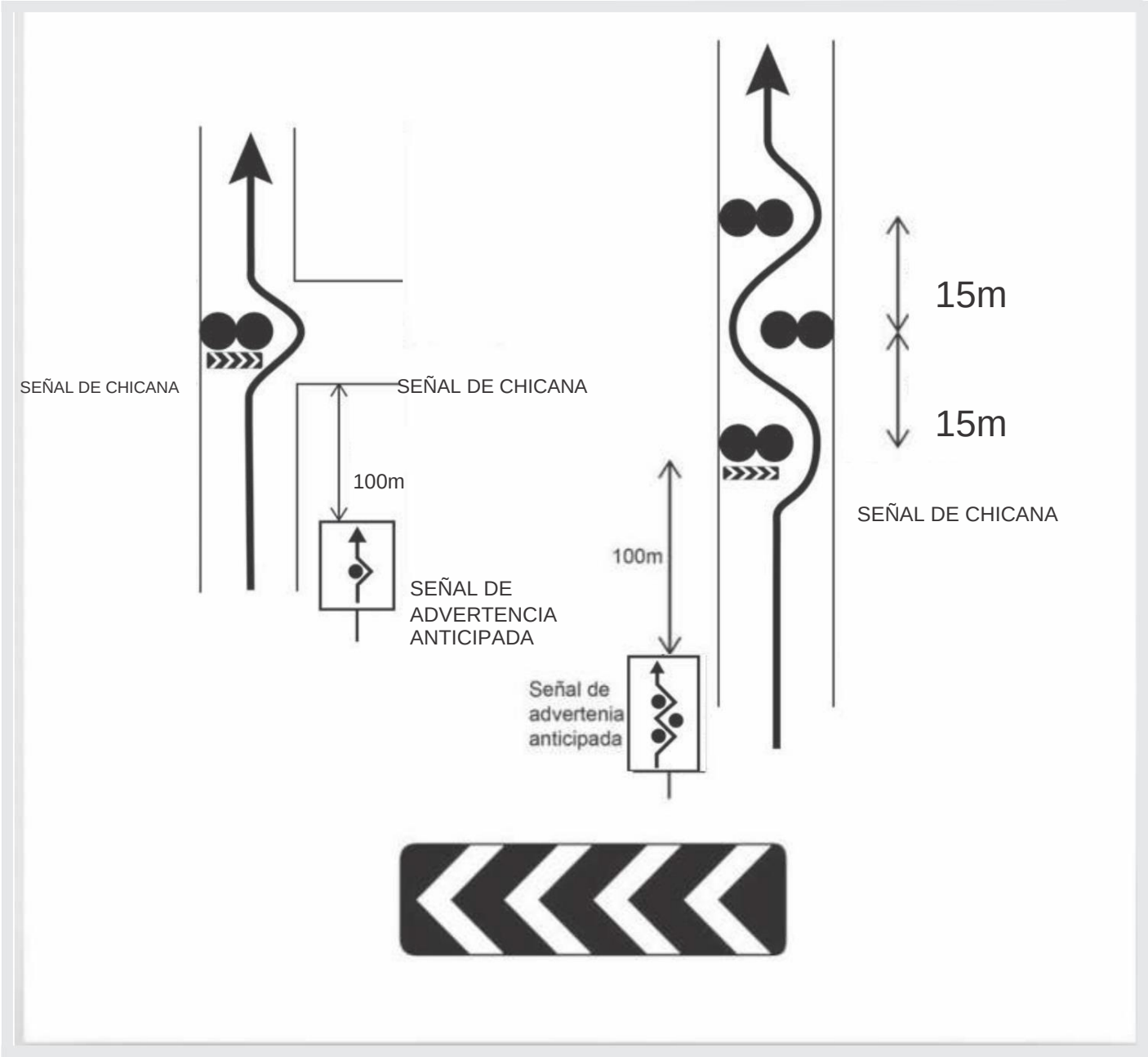
Durante el rally, debe haber jueces de hecho en cada chicana para reparar cualquier daño provocado por un vehículo que impacte contra alguno de sus elementos. También se recomienda comunicación de radio.
El cometido del juez de hecho será informar al director de carrera de cualquier vehículo que impacte contra la chicana. Para informar de cualquier colisión, es muy útil grabar la chicana en vídeo.

MODELOS DE CONSTRUCCION DE REDUCTORES DE VELOCIDAD RECOMENDADOS





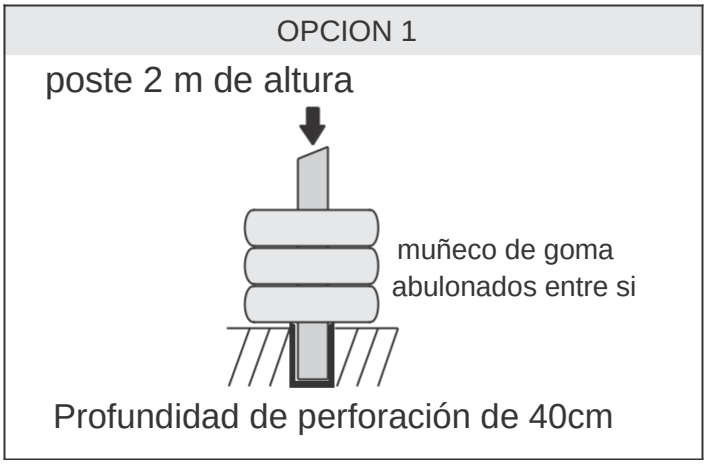
FIGURAS ALTERNATIVAS

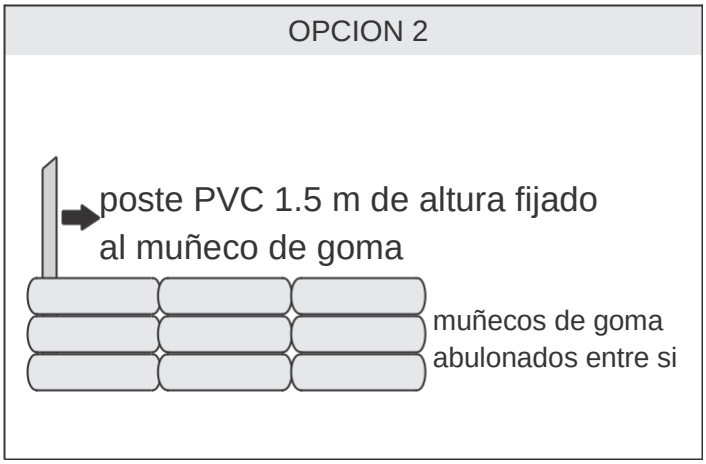


SEÑAL DE CHICANA

FORMA CONSTRUCTIVA EXTRAIDA DE MANUAL DE SEGURIDAD FIA

Modelo de construcción de muñecos en ingreso/delimitadores para chicanas/desvios de camino





ANEXO IV

REQUERIMIENTOS ORGANIZATIVOS

La FRADCBA establece para la organización de competencias válidas para el Campeonato Cordobés de Rally 2026, las siguientes normativas con relación a su Fiscalización:

1. La organización dispondrá de dos (2) espacios adecuados destinados para la Dirección de la Prueba y para la sala de Comisarios. Los mismos deberán estar a una distancia prudencial entre ellos, contar con todos los servicios necesarios (electricidad, iluminación, seguridad, internet, y mobiliario adecuado); estos espacios deben ser exclusivos para dichas funciones.

2. Vehículos de seguridad: Los autos “0” y “00”, (“000” opcional), deberán ser modelo 2017 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 FRADCba., no pudiendo ser utilizado para trasladar personas ajenas a la Competencia.

3. Los autos oficiales ~~000 – 00 –~~ 0 deberán contar con cámaras a bordo que registren su paso por las Pruebas Especiales. Las filmaciones deberán ser entregadas a la Director de la Prueba, preferentemente luego de cada sección, para que queden a disposición de los Comisarios para el caso en que sea necesario efectuar alguna consulta.

4. Para el Reconocimiento de Caminos por parte de las tripulaciones se dispondrán controles en cada prueba especial. En el Libro de Ruta se incluirá el formulario para registro de cada P.E.

5. Se entregará a cada autoridad deportiva de la competencia, un Libro de Ruta similar al recibido por las tripulaciones participantes.

6. Se enviarán todos los documentos oficiales de la carrera a la dirección de Correo Electrónico que les informen debidamente a los organizadores. Ninguna notificación será válida si no se remite a ese destinatario. Además, se deberá copiar el envío a los mails personales de cada Comisario o Autoridad FRADCBA designada para el evento.

7. Las respuestas válidas o notificaciones autorizadas solo serán las remitidas desde el mail oficial de la FRADCBA o en su defecto desde los correos personales de las Autoridades que la Sub Comisión de Rally de la FRADCBA dictamine.

8. Todos los documentos oficiales deberán respetar los formatos establecidos y serán visados por las autoridades que correspondan para su autorización. Ninguna autoridad podrá tomar una determinación que requiera el previo consentimiento o aprobación de otra.

9. Los Boletines y Comunicados oficiales se podrán emitir mediante el Whats App oficial (creado por la Dirección de la Prueba), Correo Electrónico (dirección aportada en los formularios de inscripción) y en el Tablero Oficial de Rally Cordobés (versión digital)

PERSONAL Y EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD EN ÁREAS ESPECÍFICAS

Para garantizar la seguridad en los lugares que se mencionan, la Organización debe cumplir con los siguientes requerimientos:

CONTROL HORARIO Y LARGADA DE PRUEBA ESPECIAL:

- Policía
- Móvil de ataque rápido de bomberos, (con 2 Oficiales) Mínimo
- Ambulancia
- Médico responsable

CONTROL HORARIO DE REGISTRO DE TIEMPOS EN LLEGADAS (STOP)

- Policía
- Bombero con 1 matafuegos de 10 kg

CONTROLES HORARIOS EN OTROS SECTORES

- Policía
- Bombero con 1 matafuegos de 10 kg

PARQUE DE SERVICIO – PARQUE CERRADO

- Policía
- 2 Bomberos con 4 Matafuegos de 10 Kg
- Los parques cerrados deberán ser cercados con cualquier elemento que defina su perímetro y sirva de contención para el público

REVISIÓN TECNICA PREVIA Y FINAL

- Personal de Seguridad o Policía

En cruce de rutas, ingreso desde un camino secundario a una ruta, o bajada desde ruta hacia un camino secundario por parte de los vehículos de competición, se dispondrá de un móvil y personal de Seguridad Vial y se señalizará la zona con conos reflectantes

La ausencia de algunas de las personas o vehículos obligatorios en un puesto de control será informada al Director de la Prueba, quien dispondrá la presencia del faltante en forma inmediata para completar dichos requisitos de seguridad.

No se podrá autorizar la largada de una Prueba Especial sin estar todas las personas y medidas de seguridad presentes en sus puestos**.**

Los Responsables de Seguridad serán los encargados de verificar estos requisitos.

ANEXO V

COMBUSTIBLE - REABASTECIMIENTO

48 USO DE COMBUSTIBLE

Todo tipo de combustible debe cumplir con el Art. 252.9 del Anexo J.
Todas las tripulaciones obligatoriamente deben utilizar únicamente el combustible proporcionado por el organizador para cada categoría.

48.1. Procedimiento de control y análisis:

48.1.1 Antes del inicio del evento le será entregado a los Comisarios Deportivos y/o Técnicos el certificado correspondiente de las especificaciones técnicas del combustible y se procederá al retiro de las muestras patrón.

48.1.2 A partir del comienzo del evento, los Comisarios Técnicos podrán extraer combustible de los autos participantes en cualquier momento durante el rally.

48.1.3 El análisis será realizado en el mismo escenario por personal calificado y equipamiento aprobado para tal fin, siendo su informe valido y definitorio para la toma de decisiones.

48.1.4 Se aplicará la sanción de exclusión del evento del auto participante si su combustible difiere en el alguno de sus parámetros con la muestra patrón retirada del proveedor.

48.1.5 La FRADCba se reserva el derecho de efectuar análisis posteriores a un participante por los combustibles observados, para lo cual, cada auto participante deberá tener como mínimo tres (3) litros del combustible utilizado. De dicho combustible será verificada su composición. Es responsabilidad de la tripulación o del equipo tener las herramientas y repuestos necesarios para extraer la muestra de combustible cuando sea necesario.

48.1.6 Si se constatara a través de tales ensayos que un participante estuviese utilizando un combustible que difiere en el alguno de sus parámetros con la muestra patrón retirada como referencia, se excluirá al infractor automáticamente del evento, y su posterior elevación al Tribunal de Penas de la FRADCba.

48.1.7 Para el caso que de un vehículo no se pudiera retirar un mínimo de un (1) litro para su control, el mismo será excluido del evento y su concurrente será pasado a Penalidades de la FRADCba.

48.1.8 Si por razones de fuerza mayor los Comisarios Deportivos/Técnicos tuvieran que liberar la carga, el combustible a utilizar deberá ser el especificado para cada categoría.

48.1.9 Si este análisis debiera hacerse por un reclamo de un Concurrente realizado en tiempo y forma, el costo del mismo será pagado por el piloto recusado si no estuviera dentro del reglamento, o por el recurrente si no se hubiera detectado anormalidad alguna.

48.1.10 En los eventos está totalmente prohibido el reabastecimiento, transporte o almacenamiento de combustible para la competencia, con embudos, bidones o recipientes plásticos. El incumplimiento a esta disposición será penalizado con una **multa de pesos equivalente a 60 unidades de combustible**, la cual será duplicada por cada evento posterior de un mismo campeonato en el cual no sea respetada.

Córdoba, marzo de 2026

Reglamentaciones Deportivas para el Campeonato Cordobés de Rally 2026

ANEXO VI

VEHICULOS ADMITIDOS

7.3 MÍNIMO DE VEHÍCULOS POR CLASES

Donde dice:

Para el otorgamiento del total de puntos asignados, se exigirá un número mínimo de **cuatro (4)** participantes en cada una de las Clases.
De no alcanzar el mínimo de **cuatro (4)** autos **y hasta tres (3)**, se le otorgara el **50% (cincuenta por ciento)** del puntaje estipulado a los vehículos que se encuentren presentes. ~~De no alcanzar la cantidad de tres (3) participantes, no se otorgará puntaje para el campeonato~~.
Al final de la temporada, si no se logra un ranking con al menos **diez (10)** vehículos o participantes, la categoría perderá el status de campeonato y se premiará como “Copa”
Para todas las Clases, el mínimo de vehículos exigidos en el presente reglamento, se deberá contar las tripulaciones inscriptas, presentes en el CH0.

Debe decir:

Para el otorgamiento del total de puntos asignados, se exigirá un número mínimo de **cuatro (4)** participantes en cada una de las Clases.
De no alcanzar el mínimo de **cuatro (4)** autos se le otorgara el **50% (cincuenta por ciento)** del puntaje estipulado a los vehículos que se encuentren presentes.
Al final de la temporada, si no se logra un ranking con al menos **diez (10)** vehículos o participantes, la categoría perderá el status de campeonato y se premiará como “Copa”
Para todas las Clases, el mínimo de vehículos exigidos en el presente reglamento, se deberá contar las tripulaciones inscriptas, presentes en el CH0.

Córdoba, septiembre de 2026