



Federación Regional
de Automovilismo
N° 3
Zona Sudoeste

Federación Regional de Automovilismo
N° 3 Zona Sudoeste

Alem 373 C.C. 41 Telefax: 02923-472661 8170 – Pigüé - Buenos Aires
E-mail: federacion3sudoeste@s8.coopenet.com.ar

CATEGORIA

TURISMO PROMOCIONAL STANDARD *del SUDOESTE*

REGLAMENTO CARRERA

AÑO 2015

REGLAMENTO DE CAMPEONATO TPS del SUDOESTE

La Federación de Automovilismo Deportivo N° 3 Zona Sudoeste, organizará y fiscalizará el campeonato de Turismo Promocional Standard del Sudoeste.

El Campeonato comprende las Competencias que están incluidas en el correspondiente calendario anual que se realice al efecto.

Todas las partes involucradas, Organizadores, Concurrentes, Pilotos y Oficiales Deportivos se comprometen a aplicar, respetar, y observar el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA), el presente Reglamento Deportivo, el Reglamento Particular de la Prueba (RPP), y toda la norma que se legisle en el futuro.

Art.1° - Autoridades de la Prueba.

Durante todo el transcurso del Campeonato los Oficiales Deportivos, que actuarán en cada Competencia serán:

POR EL ORGANIZADOR

Director de la Prueba y Adjunto
Secretario de la Competencia
Comisario de Boxes y Adjunto
Comisario de Pista
Jefe de Seguridad
Jefe del Servicio Médico
Banderilleros

POR LA FEDERACIÓN

Comisario Deportivo
Comisario Técnico
Oficiales Cronometristas
Oficiales Deportivos
Oficiales de Hecho (Veedores)

Todas las autoridades deportivas actuarán en cumplimiento de los derechos y deberes establecidos en el Capítulo X y concordantes del RDA y lo determinado en el Reglamento de Campeonato y correspondiente RPP.

Art. 2° - Obligaciones del Organizador.

El organizador de Competencias para el Campeonato, deberá cumplimentar los siguientes requisitos básicos:

- Ser un club afiliado a la Federación Regional de Automovilismo N° 3 Zona Sudoeste.
- Presentar con una anticipación mínima de 15 días el Reglamento Particular de la Prueba y Manual de Seguridad Espectador y remitir la póliza a la FRAD 3 SO.
- Deberán remitir a la FRAD3SO copia de la correspondiente autorización de la COPAM u organismo que haga sus veces.

El no cumplimiento de los requisitos enumerados en tiempo y forma implicará la no autorización de la realización de la Competencia.

Art. 3° - Condiciones Generales.

- Es responsabilidad del concurrente asegurar que todas las personas a quienes concierne su inscripción cumplan con todos los requisitos reglamentarios.
- La persona que tenga un auto inscripto durante cualquier parte de una prueba es mancomunada y solidariamente responsable de asegurar que se cumplan los requisitos.
- Los concurrentes deben asegurar que sus autos cumplan las condiciones de elegibilidad y seguridad durante todas las Prácticas y la Carrera.
- La Verificación Técnica Previa, será considerada una manifestación implícita de conformidad a las reglamentaciones aplicables a un evento.
- Todas las personas relacionadas de cualquier forma con un auto inscripto o presente por cualquier otra razón en los boxes, calle de boxes o la pista debe llevar en todo momento la credencial correspondiente.

Art. 4° - Cobertura Médica.

Todos los pilotos en el momento de la verificación previa deberán acreditar poseer cobertura médica de alto riesgo para competencias automovilísticas. Solamente serán aceptados los sistemas de medicina pre-paga si son presentados con un certificado fehaciente de cobertura de alto riesgo en competencias automovilísticas. Quien no disponga de cobertura médica acreditando su vigencia no podrá participar en la Competencia.

Art. 5° - Cantidad de Competencias.

El Campeonato esta compuesto tentativamente por 9 fechas, incluidas en el calendario deportivo, publicado por la FRAD 3 SO. En caso de que algunas de las competencias programadas, resultaren de imposible realización, comprobada por la FRAD 3 SO este número será reducido hasta un mínimo de (8) fechas puntuables. Todo piloto que no participe, como mínimo, en el 30% de las fechas disputadas en el calendario anual, no tendrá derecho a puntos del ranking de la categoría, incluyendo el título de Campeón.

Art. 6° - Vehículos Admitidos.

Todos los vehículos que se hallen encuadrados en la reglamentación técnica de la categoría Turismo Promocional Standard del Sudoeste.

Art. 7° - Mínimo de Participantes.

Para que una competencia otorgue puntaje para el campeonato en la prueba final deberá largar la cantidad mínima de 8 (ocho) automóviles de la categoría, salvo la decisión de la FRAD 3 SO que considere puntuable la Prueba Final con menor cantidad de autos en pista.

Art. 8° - Puntaje de las Competencias

Clasificación

Se le otorgan diez (10) puntos al piloto que logre el mejor tiempo, siete (7) puntos al segundo mejor tiempo y cuatro (4) puntos al tercer mejor tiempo de clasificación.

En caso de empate entre varios pilotos se otorgan a cada uno los puntos correspondientes al puesto en cuestión.

El piloto que logre el mejor tiempo en clasificación largará la primera final desde el 10mo (décimo) puesto.

El piloto que logre el segundo mejor tiempo largará desde la 9na (novena) posición y quien logre el tercer lugar lo hará desde el 8vo (octavo) puesto. El resto de los tiempos de clasificación se ordenaran de menor a mayor.

Series

Puesto	1°	2°	3°	4°	5°	6°
Puntos	6	5	4	3	2	1

Competencia final

Puesto	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°	12°	13°	14°	15°	16°	17°	18°	19°	20° al 30°
Puntos	30	25	22	20	18	16	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Se sumaran además 3 (tres) puntos por presentación en las competencias realizadas en Bahía Blanca y/o Pigüé, los cuales tendrán validez desde la primer salida de pista del día sábado, y 2 (dos) puntos por presentación en la grilla de la primer final.

En los circuitos de Viedma y Toay se sumarán 14 (catorce) puntos desde la primera salida a pista del día sábado y 6 (seis) puntos por presentación en la grilla de la primera final.

Art. 9° - Puntuación en pruebas suspendidas.

Cuando una prueba integrante del campeonato deba ser suspendida durante su desarrollo por cualquier causa, los puntos se asignaran de la siguiente forma:

1. Si ha sido suspendida antes de cumplirse el 30% de su recorrido, no otorgara puntos.
2. Si ha sido suspendida entre el 30% y el 75%, se otorgara la mitad de la puntuación originalmente prevista para la prueba completa.
3. Si la suspensión se produce luego del 75% de su recorrido, se adjudicaran la totalidad de los puntos en disputa.

Las competencias que no cumplan con la totalidad de las vueltas previstas por el RPP, se deberán parar indefectiblemente con bandera roja y se tomarán los tiempos con la vuelta anterior.

Art. 10° - Casos de empate en puestos del campeonato.

En caso de empate en el que hubiera dos o más pilotos con la misma cantidad de puntos, el desempate se hará a favor del que hubiera logrado mayor número de primeros puestos.

Si aún así no se definieran las posiciones, corresponderá el primer puesto a quien haya obtenido mayor número de segundos puestos, luego de terceros y así sucesivamente. Igual procedimiento se aplicará para establecer el orden de colocación en los puestos subsiguientes.

Si mediante la aplicación del procedimiento descrito en el presente artículo no se llegara a producir el resultado, la FRAD3SO determinará un ganador, según los criterios que considere adecuados.

Art. 11° - Condiciones para ser Campeón.

Para obtener el título de campeón, el piloto deberá haber ganado por lo menos una prueba final y se le permitirá ausentarse solamente en una fecha del campeonato.

Art. 11° A.- Play Off.

Cumplidas las cuatro primeras fechas del Campeonato, los pilotos ubicados en las primeras 15 (quince) posiciones participarán del Play Off. El mismo es un torneo a desarrollarse en forma paralela desde la quinta fecha en adelante que proclamará al Campeón de la Temporada.

En el Play Off los aspirantes al título comenzarán el torneo con cero puntos, a excepción del piloto ubicado en la primera posición del Campeonato finalizada la cuarta fecha que lo hará con 18 (dieciocho) unidades. Los pilotos sumarán para este torneo los mismos puntos que para el Campeonato tradicional.

Art. 11° B.- Copa de Plata.

Cumplidas las cuatro primeras fechas del Campeonato, los pilotos ubicados desde la posición 16 (dieciséis) hacia atrás del mismo participarán de la Copa de Plata.

La Copa de Plata es un torneo a desarrollarse en forma paralela desde la quinta hasta la última fecha.

Art. 12° - Numeración.

Durante todas las competencias automovilísticas, los vehículos participantes deberán llevar el número identificador que al piloto le haya sido asignado por la FRAD 3 SO.

Las cifras que conformen el número de competición serán de color blanco, sobre un rectángulo de color negro con un trazo de 40 m/m de ancho y 220 m/m de altura.

El diseño de las cifras será del tipo clásico, sin adornos ni agregados al trazo básico, según la siguiente reproducción: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0.

Los números deberán ubicarse: en los laterales del vehículo (sobre la tercer ventanilla); en el techo; en el baúl; y uno de menores dimensiones (mínimo 150 m/m) sobre el guardabarros delantero izquierdo. El diseño quedará definido al inicio de cada campeonato y será idéntico (en forma y ubicación) para todos los vehículos, durante el transcurso del mismo.

Solamente serán autorizados los autos que tengan la numeración según estas especificaciones.

En cada lateral deberá inscribirse el nombre y el grupo sanguíneo del o los pilotos, con caracteres de 40 m/m de altura.

Art. 13° - Licencias.

Para tener derecho a recibir puntos para el campeonato, los pilotos deberán poseer licencia otorgada por la FRAD 3 SO exclusivamente.

Es obligación de los pilotos y concurrentes al hacer el trámite de licencia, proceder a la entrega de las fotos correspondientes y presentarse a firmar con toda la documentación de la licencia a efectos de obtenerla en forma definitiva. Toda licencia que sea emitida en forma provisoria, tendrá solamente validez por una competencia, una vez transcurrida la misma no será autorizada su participación hasta que no complete el trámite.

A los menores de edad no les será otorgada licencia deportiva ni renovación de la misma en un escenario, el trámite deberá ser gestionado con la debida anticipación de la FRAD3SO. Igual procedimiento será aplicado a quien debute en la categoría sin tener o haber tenido licencia.

Art. 14° - Inscripciones.

Los pilotos y concurrentes para poder inscribirse deberán indefectiblemente contar con la licencia deportiva.

Las inscripciones deberán efectuarse personalmente piloto y concurrente en la cabina de control, antes de la hora establecida para el cierre de la inscripción.

Quien por el motivo que fuera no llegara a inscribirse antes de la hora de cierre, quedara impedido de efectuar la clasificación si el Comisario Deportivo le permitiera inscribirse fuera del lugar y horario establecido, el piloto será ubicado en el último lugar de la grilla en la serie que le corresponda por sorteo.

Para ello la inscripción deberá formalizarse antes del inicio de las tandas de clasificación.

Art. 15° - Cambio de conductor inscripto.

El cambio solo será precedente cuando aún no se hubieran realizado la prueba de clasificación con la autorización del Comisario Deportivo.

Art. 16° - Verificación Previa.

Las verificaciones previas de los automóviles se realizaran, salvo excepciones autorizadas por la FRAD 3 SO, el día del inicio de las pruebas oficiales, dentro del horario y lugar a determinar por las autoridades de la prueba conforme a lo establecido en el RPP. Para cumplir con las verificaciones técnicas de los automóviles deberán estar en el box en el horario fijado a disposición de los Comisarios Técnicos.

Quien no cumpliera en este periodo con este requisito no podrá participar en la competencia, salvo casos de fuerza mayor debidamente justificados y aceptados por los Comisarios Deportivos, quienes en tal caso, aplicaran una multa de \$50.00, debiendo ser abonada en el momento de su notificación, no pudiendo participar de ninguna prueba hasta tanto no sea cumplimentado el pago.

Ningún auto podrá participar en las pruebas hasta tanto no tenga la aprobación de los Comisarios Técnicos.

A todo piloto debutante y con la sola excepción de aquellos que presenten sus antecedentes deportivos avalados por alguna Federación Regional afiliada a la CDA, antes de las pruebas libres y oficiales, una vez que el auto supere la verificación técnica correspondiente, se le tomara una prueba de suficiencia cuyas exigencias serán determinadas por las autoridades de la prueba.

El piloto que tenga pendiente el pago de multas aplicadas con anterioridad no podrá efectuar el trámite de verificación técnica ni administrativa hasta tanto no regularice su situación.

Cualquier trabajo de atención mecánica posterior a la verificación técnica, fuere por el motivo que fuere, que implique la ruptura de sellos y precintos colocados por los Comisarios Técnicos, será motivo de sanción que puede llegar hasta la exclusión. Ello solo podrá realizarse con la autorización expresa del Comisario Deportivo.

Los Comisarios Técnicos podrán en cualquier momento del evento, verificar los autos y a los pilotos que cuenten con todos los elementos de seguridad exigido por los reglamentos.

Art. 17° - Sistema de Pesaje

Las autoridades de la prueba dependientes de la FRAD 3 SO instalaran la balanza en el lugar que se designe para tal fin.

Finalizada cada competencia, incluida la clasificación, los automóviles ingresaran al parque cerrado y serán pesados por los Comisarios Técnicos en las condiciones que terminaron en pista, con el piloto ubicado en la butaca en condiciones de competencia.

Los autos deberán encolumnarse frente al acceso de la balanza.

Queda prohibido levantar la tapa del baúl o retirar el capot.

Una vez que se halla controlado el peso, podrán ingresar a boxes o parque cerrado según lo indiquen las autoridades de la prueba.

Un pesaje efectuado anteriormente no sienta precedente para los siguientes, aún en la misma jornada.

Serán sancionados los pilotos que no cumplan con los requisitos siguientes:

A) quien por el motivo que fuere ingresara a boxes o parque cerrado sin pasar por la balanza.

- B) Quien no lo haga de acuerdo a lo establecido en el artículo anterior en tiempo y forma.
- C) Quien no diera el peso establecido, perderá el tiempo ganado en clasificación, o será excluido de la serie o la final, según corresponda.

El resultado del pesaje es inapelable.

Art. 18° - Control de seguridad de cascos, protectores, buzos antinflama, botas, cinturones.

El control de los elementos de seguridad lo realizarán los Comisarios Técnicos en la verificación técnica previa, debiendo para ello bazar el control de los elementos en lo dispuesto en el anexo de seguridad pasiva del presente Reglamento.

Art. 19° - Características de las pruebas.

Salvo excepciones efectuadas por la FRAD3SO, todas las pruebas de este campeonato deberán ser organizadas con las características indicadas en los artículos siguientes.

Art. 20° - Entrenamientos libres.

En la etapa regular todos los pilotos estarán habilitados a realizar pruebas libres.

Durante las fechas de Play Off, aquellos pilotos que se encuentren dentro del mismo tendrán totalmente prohibida la participación en cualquier prueba comunitaria o de los días viernes previos a cada competencia.

En caso de incumplimiento de alguna de las partes del presente artículo, se procederá a la quita total de los puntos obtenidos en el actual campeonato.

Art. 21° - Entrenamientos oficiales.

Se deberán prever tandas de entrenamientos oficiales cronometrados, con la participación de todos los participantes. Los horarios, la cantidad de tandas y de automóviles será presentado por el organizador en el reglamento particular de la prueba. Las tandas no serán mayores de 15 (quince) autos y su extensión mínima será de 15 minutos. En caso de superarse los 15 autos presentes, las tandas se desdoblaron, manteniendo el mínimo de 15 minutos en cada una de ellas.

Art. 22° - Reunión Obligatoria.

Los Comisarios Deportivos dispondrán la realización de una reunión obligatoria de pilotos.

Las inasistencias de los mismos serán sancionadas con un apercibimiento.

La categoría dispondrá la realización de una reunión obligatoria de pilotos durante el evento. A la misma podrá asistir el piloto como tal o una persona en su representación, teniendo ésta las mismas facultades que el representado. La asistencia a la misma será compensada con dos puntos para el actual campeonato, siendo condición indispensable para esto, la presentación de la credencial identificatoria del piloto, otorgado por la Comisión Directiva.

Dicha Comisión Directiva deberá informar a la FRAD 3 Sudoeste a quienes le corresponden estos dos puntos extras el mismo día de la competencia, para que el CE puede proceder a otorgar dicho puntaje.

Art. 23° - Clasificaciones.

Transcurriendo no menos de 60 (sesenta) minutos de los entrenamientos oficiales, se desarrollaran las tandas clasificatorias, en tandas de 10 (diez) minutos cada una con el 50% (cincuenta) de los autos presentes en cada una de ellas ordenados por el ranking del campeonato en disputa. Los pilotos que aún no hubieran conseguido puntos, serán ordenados de acuerdo al número que tienen acordado.-

La grilla de partida para la competencia final se ordenara de acuerdo al Art 8° del presente reglamento. Todo piloto que no obtuvo tiempo registrado por razones de fuerza mayor al finalizar las tandas clasificatorias, se lo ubicará al final de la grilla.

En caso que se presenten más de 30 (treinta) autos se agregará una tanda más, saliendo el 33% (treinta y tres) de los autos en cada una de las tantas.

Durante el transcurso de la tanda de clasificación los autos bajo ningún concepto podrán ingresar a los garajes debiendo ser atendidos en la calle de boxes. Quien no cumpla con esta disposición será excluido de la tanda.

Art. 24° - Empate en prueba de clasificación.

En caso de empate en pruebas de clasificación, el mejor tiempo le será acordado a quien lo realice primero en tiempo neto.

Art. 25° - Anulación de tiempo de clasificación.

En caso de haber sido observado técnicamente un automóvil luego de las pruebas de clasificación, o que un participante hubiese incurrido en alguna falta, que a juicio del Comisario Deportivo no le corresponda exclusión de la competencia, éste podrá disponer la anulación de sus tiempos.

Art. 26° - Series Clasificadoras.

Para aplicar la modalidad de series clasificatorias se deberá:

- Anunciar con dos fechas de antelación y antes de cumplir la primera mitad del campeonato.
- Contar con la aprobación del 50%(cincuenta) de los pilotos rankeados.
- Contar con un mínimo de 24 (veinticuatro) autos clasificados.

Caso contrario se disputaran dos finales por fecha sin series clasificatorias.

Las series otorgan puntaje para el campeonato de acuerdo al artículo N°8 de este Reglamento.

Cada participante podrá intervenir solamente en la serie que le corresponda, no autorizándose por ningún motivo el cambio de serie.

El mejor tiempo logrado por el ganador de una serie, obtendrá la primera posición para largar la final, a continuación se ubicara el resto de los participantes, de acuerdo a los tiempos obtenidos en forma decreciente, independientemente de la serie en que participaron.

Si por razones de fuerza mayor no se pudieran realizar las pruebas de clasificación, el ordenamiento de la largada de las series clasificatorias se hará de la siguiente manera:

- a) Para la primera carrera del año, de acuerdo al ranking del año anterior. Los pilotos que no figuren en el mismo, se ordenaran por el número que tengan acordado.
- b) A partir de la segunda carrera, el ordenamiento de las mismas se hará de acuerdo al ranking del año actual. Los pilotos que aún no hubieran conseguido puntos, serán ordenados de acuerdo al número que tiene acordado.

Finalizadas las series, los pilotos después de efectuar el pesaje, deberán ingresar obligatoriamente su auto al parque cerrado. Las autoridades de la prueba comunicaran en que momento podrán retirarlo del mismo.

Art. 27° - Pruebas atípicas.

Cuando las pruebas de clasificación, o series clasificatorias, se lleven a cabo en condiciones climáticas distintas, es decir, que alguna de ellas se desarrolle con lluvia o inconvenientes importantes en pista, o por motivos de fuerza mayor (obstrucción), no se realicen alguna de ellas normalmente, los comisarios deportivos podrán disponer que el ordenamiento de largada de las series o de la final, se conformen de manera “**atípica**” en estos casos se procederá de la siguiente manera:

a) TANDAS CLASIFICATORIAS

Se tomara el mejor tiempo de la clasificación y a continuación el mejor clasificado de la tanda atípica, luego del mismo modo con los segundos puestos y así sucesivamente, hasta completar la grilla de largada de las series clasificatorias o de la prueba final, según corresponda.

b) SERIES CLASIFICATORIAS DE IGUAL CANTIDAD DE VUELTAS

Se tomara el mejor tiempo total (serie normal) y a continuación el mejor clasificado de la otra serie (atípica). Luego de igual manera con los puestos siguientes, hasta completar la grilla de largada.

Si a partir de alguna posición hay pilotos con distinta cantidad de vueltas, esta condición prevalece en el ordenamiento.

c) SERIES CLASIFICATORIAS DE DISTINTA CANTIDAD DE VUELTAS

Se tomara como mejor tiempo del ganador de la serie que haya completado el total de vueltas y a continuación el ganador de la serie atípica, luego del mismo modo con los segundos puestos y así sucesivamente hasta completar la grilla de la final, sin tener en cuenta las vueltas cumplidas.

d) TRES SERIES CLASIFICATORIAS, UNA DE ELLAS ATÍPICA

De las dos series realizadas normalmente se ordena una pre-clasificación general de ambas y posteriormente se intercala la serie atípica, ocupando un puesto de cada tres (3-6-9).

e) TRES SERIES CLASIFICATORIAS, DOS DE ELLAS ATÍPICAS.

Para ordenar la grilla de la final, el primer lugar será para el mejor tiempo realizado de las tres series, es decir el de la serie normal y a continuación para el segundo puesto, el mejor tiempo entre las dos series atípicas y para el tercer puesto el primer clasificado de la restante serie atípica.

Luego se continua para el cuarto puesto de la grilla, con el clasificado segundo en la serie normal, para el quinto puesto, con el segundo de la serie mas rápida y para el sexto puesto, con el segundo de la serie restante y así sucesivamente con todos los demás lugares de la grilla, hasta cubrir el total de las series.

f) DETERMINACION DE SERIES O TANDAS ATIPICAS

La determinación de que una o mas tandas o series atípicas, es resolución exclusiva de los Comisarios Deportivos y tal decisión es inapelable.

Art. 28° - Máximo de participantes.

Serán los establecidos para cada circuito por la FRAD 3 SO o los determinados por los Comisarios Deportivos luego de las pruebas de entrenamiento oficiales y comunicado a los pilotos en la reunión previa o en otra forma fehaciente.

Si luego de las series clasificatorias quedaran 5 (cinco) o mas autos en condiciones de participar en la final excediendo el máximo establecido, se deberá realizar un repechaje para clasificar los últimos 2 (dos) lugares de la grilla. Caso contrario, los autos excedentes (si los hubiera) quedarán como suplentes.

Art. 29° - Grilla de largada.

La disposición de la grilla de largada, y la distancia entre las filas de las mismas, serán las especificadas en las reglamentaciones correspondientes.

Art. 30° - Procedimiento de largada.

Deberá ser largada detenida y la grilla será una formación escalonada 1x 1 separada un mínimo de 7 (siete) metros.

La señal de largada dada por medio de luces por el largador 10 (diez) minutos antes de la hora establecida para la largada los automóviles habilitadas abandonaran los boxes para cubrir una vuelta de reconocimiento.

Quien no salga de boxes en los 5 (cinco) minutos posteriores a la apertura de los mismos, largara desde este sector después de la largada de la prueba (semáforo verde), una vez que pase el último competidor y cuando el Comisario de Boxes lo autorice.

La aproximación de la largada será anunciada con carteles señaladores mostrando 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto; iniciándose la secuencia de largada, según los siguientes pasos:

- a) **Cartel de 5 minutos:** comienzo de la cuenta regresiva, todos deberán dejar la grilla, salvo los pilotos, Oficiales Deportivos y personal técnico de los equipos. A partir de este momento los mecánicos no podrán atender los vehículos (salvo lo previsto en el punto "b"), cualquier transgresión a esta disposición podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos ubicándolo en el último puesto de la grilla o largando desde boxes. Durante este cartel se podrá poner en marcha el vehículo empujado por sus auxiliares.
- b) **Cartel de 3 minutos:** cuando sea exhibida la señal se pondrán en marcha los motores por medio del arranque o asistidos mediante sistemas externos fuera del vehículo. Todo el personal técnico de los equipos deberá abandonar la grilla.
- c) **Cartel de 1 minuto:** después que haya sido mostrado, una bandera verde será flameada para indicar que los autos deben avanzar y cubrir una vuelta completa al circuito.
- d) **Vuelta previa:** el piloto que larga en primer lugar jugara el rol de líder manteniendo una velocidad moderada y uniforme. En la vuelta previa adelantarse a otro auto o ensayar largada esta prohibido. Cualquier piloto que no pueda largar deberá agitar sus brazos y luego que el resto de los auto haya partido, sus mecánicos podrán intentar solucionar el problema bajo la supervisión de los Oficiales Deportivos. Si el vehículo no esta en condiciones de largar la vuelta de formación, será empujado a calle de boxes por el trayecto más corto y los mecánicos podrán volver a trabajar en él para que largue de este sector según lo establecido en el

Reglamento. Si un vehículo aún largando la vuelta previa correctamente, se ve imposibilitado de mantener su posición o se quedase momentáneamente detenido en la grilla, durante el transcurso de la vuelta previa podrá recuperar su posición antes de llegar a la grilla de largada. Para el caso de no lograr este posicionamiento antes de llegar a la zona de largada o que fuera sobrepasado por el total de los competidores deberá largar después de la última posición.

- e) **Engrillado final:** cuando los autos regresen de su vuelta previa frenaran totalmente manteniendo sus motores en marcha, cada uno en su posición en la grilla.
- f) **Largada:** el largador viendo que todos los autos están detenidos mostrara un cartel con el número 5 (cinco), que indicara que faltan 5 segundos para encender la luz roja. Una vez encendida la luz roja y entre no menos de 4 (cuatro) segundos y no más de 7 (siete) segundos, el largador encenderá la luz verde en lugar de la roja lo que indicara el inicio de la competencia. Queda establecido que al ser apagada la luz roja la carrera se considera largada.

Si después de volver de la vuelta previa, el motor de un auto se detiene o el piloto esta imposibilitado de largar, deberá agitar sus brazos, en este caso el largador agitara una bandera verde indicando que deberán una nueva vuelta previa.

Luego de todos los participantes superen al vehículo con inconvenientes, éste será asistido por los oficiales que corresponda. Si el piloto lograra ponerlo en marcha por sus propios medios antes que lo pase el último, deberá igualmente posicionarse al final de la grilla, caso contrario será sancionado.

Por cada procedimiento de largada que se realice bajo estas circunstancias la distancia de la carrera será reducida en una vuelta.

Para el caso que existiera un problema de mayor envergadura que impidiera utilizar el procedimiento descrito en el punto anterior, el procedimiento a seguir será:

- a) Sin apagar la luz roja, si estuviera prendida, el largador mostrara una bandera amarilla agitada y el cartel de **Largada Demorada.**
- b) El auto que tenga problemas para largar será ubicado en el último lugar de la grilla, será retirado de la misma o ingresara a boxes, según corresponda.
- c) Los motores deberán detenerse y el procedimiento de largada recomenzará con el cartel de 5 (cinco) minutos, con la distancia de la carrera reducida en una vuelta.
- d) Si existiera más de un procedimiento de largada, bajo estas circunstancias, la distancia de la carrera será reducida en una vuelta por cada nuevo procedimiento de largada.

Si después de largar, un auto esta inmóvil en la grilla los Comisarios de Pista deberán inmediatamente intervenir y empujar el auto en la pista para arrancar el motor, si a pesar de varios intentos el motor no arranca, los Oficiales de Pista empujaran el auto a boxes (por la entrada o salida, depende lo más cercano) donde los mecánicos podrán intervenir para arrancar el motor. Cuando este solucionado el problema largara de éste sector. No se permite ningún reaprovisionamiento en la grilla.

Cualquier infracción a los Reglamentos de Largada antes enumerados, será penalizada con Recargo de Tiempo o Penalización pudiendo llegar la sanción hasta la exclusión, según la gravedad del hecho.

Art. 31° - Prueba Final.

Es la prueba que determina al ganador de la competencia y a cuya clasificación final se le asignara el puntaje valido para el campeonato, de acuerdo a la escala del Art. 8° del presente Reglamento. Para la asignación del puntaje se deberá cubrir el 75% de las vueltas cumplidas por el ganador. Se redondea hacia abajo el número entero de vueltas completas.

Se disputaran dos finales en una misma fecha, siendo el orden de largada el siguiente:

1° final: se largara de acuerdo a los tiempos obtenidos en la clasificación de acuerdo al Art. 23 del presente reglamento.

2° final: del total de autos que hayan terminado la 1° final se tomara el orden de llegada de los mismos y se largara la 2° final tomando ese orden de llegada invirtiendo los 10 (diez) primeros puestos que hayan terminado en la vuelta del ganador de adelante hacia atrás.

Art. 32° - Falsa Largada.

En todas las competencias serán colocados jueces de largada.

La penalización será impuesta por el hecho de que un automóvil produzca adelantamiento, o se moviera con la luz roja del semáforo encendida.

La falsa largada será penalizada mediante la aplicación de recargo de tiempo, que será de 5 segundos hasta 1 minuto según lo determinen los Comisarios Deportivos.

La penalización será comunicada al piloto mediante una pizarra negra con números blancos, indicando el número del auto y el recargo impuesto, durante dos vueltas. Esta sanción es inapelable.

Art. 33° - Interrupción de una carrera.

En caso que se hiciera necesario detener la carrera porque el circuito esta bloqueado por un accidente, por condiciones climáticas o por otra circunstancia, el Comisario Deportivo ordenara que se muestre una bandera roja en la línea de llegada. Simultáneamente se mostrara banderas rojas en todos los puestos de banderilleros. La decisión de parar la carrera solo puede ser tomada por los Comisarios Deportivos con acuerdo del Director de la Prueba.

Cuando la señal para detenerse sea dada, todos los autos reducirán de inmediato la velocidad y se dirigirán directa y lentamente a la línea de bandera roja. Sabiendo que:

- a) La clasificación será la correspondiente a la penúltima vuelta anterior a la que se la señal de detención.
- b) Los autos de carrera y servicios pueden estar en la pista.
- c) El circuito puede estar parcial o totalmente bloqueado por un accidente.
- d) Las condiciones climáticas pueden haber hecho que el circuito sea intransitable a velocidad de carrera.

El procedimiento que ha de seguirse varía según el número e vueltas completadas por el primero de la carrera antes que fuera dada la señal para detener la competencia.

Caso I: menos de 2 (dos) vueltas completadas desde la largada si la carrera puede volver a largarse, se aplicara:

- a. La largada original se considera nula y carente de validez.
- b. La distancia de carrera será reducida en 2 (dos) vueltas.
- c. Todos los pilotos participantes en la largada original serán admitidos en la nueva largada.
- d. Luego de haber dado la señal para detener la carrera, todos los autos que puedan hacerlo se dirigirán directa pero lentamente a la línea de bandera roja bajo las directivas de los oficiales deportivos.
- e. La carrera se volverá a largar en cuanto las condiciones de pista así lo permitan.
- f. Cuando el circuito se encuentre en condiciones para reiniciar la prueba, los Comisarios Deportivos habilitaran la misma, luego se cerrarán los boxes y los autos que no puedan ocupar su posición en la grilla podrán largar desde boxes.
- g. No se aceptara el ingreso de autos suplentes. La grilla se ordenara quedando vacíos los lugares de quienes no larguen desde su posición.
- h. No se permitirá ninguna recarga de combustible bajo pena de exclusión.

Caso II: más de 2 (dos) vueltas cumplidas desde el inicio de la competencia, pero menos del 75% de la distancia o duración de la carrera.

- a. Los autos se mantendrán en la línea de bandera roja en régimen de parque cerrado, no se puede hacer ninguna reparación en los mismos. Los boxes estarán cerrados.
- b. La carrera se considerara en dos partes, la primera de las cuales termino al final de la penúltima vuelta anterior a la vuelta en que se dio la señal de detención.
- c. El recorrido de la segunda parte será de 2 (dos) vueltas menos que el recorrido original de la carrera menos la primera parte.
- d. La grilla para la segunda parte será la standard, con los autos dispuestos en el orden en que terminaron la primera parte.
- e. Solamente los autos que participaron en la largada original serán aceptados y en ese caso si volvieron a la zona de largada o boxes por sus propios medios mecánicos y por el itinerario de la carrera. Quien llegue a boxes en las condiciones establecidas podrá ser autorizado a reparar recién a partir del momento de producir la largada.
- f. Ningún auto suplente será aceptado.

- g. La nueva largada se producirá en cuanto las condiciones de pista así lo permitan.
- h. Ningún trabajo en el auto se podrá efectuar en la nueva grilla solo y por razones de seguridad se podrá limpiar el parabrisas.
- i. No se permitirá ninguna recarga de combustible.
- j. La clasificación final será por suma de tiempos.

Caso III: si ha sido completado por lo menos el 75% de la distancia total de la carrera, desde la largada en el momento de la detención, (las vueltas se redondean en más hasta el número entero de la vuelta siguiente), la carrera será considerada cumplida, no habrá nueva largada y la clasificación será establecida al final de la penúltima vuelta anterior en que se dio la señal de detención.

Art. 34° - Neutralización.

En caso de que se presente una situación en la cual la bandera amarilla no resulte ser suficiente, se procederá a neutralizar la competencia. La orden de neutralización será dada por el Comisario Deportivo con el acuerdo del Director de Prueba.

Se procederá mediante la utilización de **dobles banderas amarillas** que será mostrada en la línea de llegada, en cuyo caso el piloto puntero de la competencia se convertirá en líder, reduciendo su marcha y todos los pilotos deberán seguir al líder sin sobrepasos, los que podrán ser sancionados con recargo en tiempo, pudiendo llegar hasta la exclusión.

Mientras estén colocadas las banderas amarillas, los autos de competición podrán detenerse en sus boxes, pero solo podrán reingresar a la pista cuando se lo habilite a la salida de boxes.

Cuando el Comisario Deportivo constate que la situación es normal en todo circuito, procederá a agitar la bandera verde al puntero en la dirección de la prueba. Se prohíbe el adelantamiento hasta que los autos pasen la bandera verde que se encuentra en la dirección de la prueba.

Cada vuelta completada durante la neutralización será computada como vuelta de carrera.

Art. 35° - Llegada.

La señal de fin de carrera será dada en la línea de llegada tan pronto como el primer auto haya cubierto la distancia o tiempo completo de la carrera de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Campeonato.

La línea de llegada es una línea única que cruza tanto la pista como la calle de boxes, si correspondiera.

En caso que por cualquier razón, la señal de finalización de la carrera fuese dada antes de que el puntero complete la cantidad prevista de vueltas o antes que se cumpla el tiempo previsto, la carrera será considerada finalizada en el momento en que el puntero cruzó por última vez la línea de llegada.

Si por cualquier motivo se demorase la señal de fin de carrera, la carrera se considerará finalizada en el momento en que debería haber terminado.

Después de recibida la señal de finalización de carrera, todos los autos deben proseguir por el circuito directamente hasta el parque cerrado sin detenerse y sin asistencia (salvo la de los Comisarios de Pista si fuera necesario)

Todo auto clasificado que no pueda llegar a parque cerrado por sus propios medios, será puesto bajo el exclusivo control de los Comisarios de Pista o Técnicos, quienes llevarán o acompañarán el auto hasta el parque cerrado.

Art. 36° - Clasificación finalizada la carrera.

Todos los autos serán clasificados teniendo en cuenta la cantidad de vueltas completas que han cubierto, y en el caso de los que hayan cubierto la misma cantidad de vueltas completas, según el orden y tiempo en que cruzaron la línea de llegada.

Los que hubieran cubierto menos del 75% de la cantidad de vueltas cumplidas por el ganador (redondea hacia abajo el número entero de vueltas completas) no serán clasificados.

La clasificación oficial será publicada luego de la carrera. Es el único resultado válido sujeto a cualquier enmienda que pudiera proceder según el RDA, el presente Reglamento y el Reglamento del Campeonato.

Art. 37° - Parque cerrado.

Definición:

Es un recinto en el cual solo podrán acceder los autos de competición, al término de las pruebas oficiales y cuando las autoridades deportivas así lo dispongan. Será considerado parque cerrado, cualquier sector lindero a la pista en donde hubiera abandonado un auto, como así también la calle de boxes. Los garajes de boxes no serán considerados parque cerrado.

El reglamento de parque cerrado se aplicará entre la línea de llegada y el parque cerrado, como así también en la calle de boxes desde el momento en que se de por finalizada la prueba correspondiente.

Al finalizar las pruebas oficiales (clasificaciones y final) los automóviles participantes deberán ingresar a un parque cerrado o al lugar que dispongan las autoridades de la prueba, quedando a disposición de éstas, para las verificaciones que se considera necesario efectuar.

Los vehículos serán liberados por los Comisarios Deportivos únicamente, cuando se hayan cumplido los controles y tiempos establecidos.

El no ingreso inmediato, al término de las pruebas oficiales al recinto de parque cerrado o el retiro del vehículo o partes del mismo de este sector sin autorización implicará la exclusión del mismo, en los términos que establezcan los Comisarios Deportivos.

Solo aquellos oficiales que están a cargo de la supervisión podrán ingresar a parque cerrado.

No se permitirá allí intervención de ningún tipo salvo que la misma sea autorizada por estos oficiales o los Comisarios Deportivos.

Todos los autos que luego de finalizada una tanda de clasificación, una serie o final queden en el circuito están bajo la reglamentación de parque cerrado.

El incumplimiento de estas reglamentaciones implicará la aplicación de sanciones previstas que los Comisarios Deportivos determinen.

Art. 38° - Control Técnico Final.

Tan pronto como finalice la competencia, los automóviles serán revisados como mínimo los clasificados primero y segundo, para determinar si se encuentra en condiciones reglamentarias y para constatar si el automóvil es el mismo que se presentó a la verificación técnica previa a la largada.

La falta de sellado o la violación de las marcas de identificación, colocadas en el vehículo en la verificación previa o posterior, ocasionará la exclusión del vehículo.

Los Comisarios Deportivos podrán por sorteo o por resolución realizar controles técnicos a todos los autos que consideren necesario.

En caso de exclusión, además de la quita de puntos obtenidos durante la fecha, se penalizará al piloto con la quita de tiempos de clasificación de la fecha siguiente, largando desde la última posición de la primera final.

Art. 39° Rotura de sellos y precintos.

La rotura de sellos o precintos aun cuando no se pruebe intencionalidad, implicará en forma automática la exclusión en los términos previstos en el Art. 14° y complementarios del RDA.

Únicamente por exclusiva determinación de los Comisarios Deportivos se podrá no aplicar esta sanción cuando una pieza o parte este protegida con más de un precinto y los Comisarios Técnicos eleven un informe constatando la imposibilidad de haber realizado una acción dolosa.

Esta resolución en el transcurso de la competencia es inapelable.

Art. 40° - Combustible.

El combustible deberá ser del tipo nafta súper, no pudiendo exceder de los 100 R.O.N.

Solo aire será mezclado con el combustible como oxidante.

Los Comisarios Técnicos cuando lo dispongan, podrán retirar muestras de combustible para efectuar los análisis correspondientes.

Serán pasibles de sanción aquellos participantes (piloto o concurrente) cuyos resultados de análisis difieran del límite máximo de 100 R.O.N. establecido en este Reglamento.

Al piloto se lo excluirá de esa competencia en su totalidad.

Las clasificaciones de las series y final quedaran en suspenso ad-referendum del análisis de combustible.

Art. 41° - Reabastecimiento de Combustibles y Lubricantes

Queda terminantemente prohibido el reabastecimiento de combustible o lubricantes en el circuito, durante las distintas pruebas.

La resolución de no autorización es inapelable.

Quien no cumpla con esta disposición será sancionado por los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar hasta la exclusión.

Art. 42° - Neumáticos.

Los neumáticos que utilizaran los vehículos participantes durante el transcurso del campeonato serán únicamente los homologados por la categoría.

Art. 43° - Entrada a Boxes.

Los pilotos, a riesgo de ser sancionados, deberían entrar y circular por los boxes a marcha muy lenta.

Art. 44° - Circulación en Calle de Boxes.

La circulación en calle de boxes deberá ser de 40 km. /h como máximo.

Durante las pruebas oficiales serán controladas por los oficiales de pista y los Comisarios Deportivos, quien no cumpla con esta disposición será sancionado.

Art. 45° - Desvío y acortamiento del recorrido oficial.

Ningún conductor bajo ningún pretexto cortar distancia, ni tomar por las banquetas, bajo pena de ser sancionado con exclusión o recargo en tiempo según lo determinen los Comisarios Deportivos.

Si un competidor sufriera una salida de pista deberá retomar en el lugar más próximo a su salida y sin causar riesgo a otros competidores, bajo pena de ser sancionado.

Si un competidor circula evitando una chicana en forma reiterada y sistemática, será sancionado por los Comisarios Deportivos, llegando hasta la exclusión.

Si el hecho fuera ocasional o implicaron en mayor demora para el competidor y no ocasionara perjuicios a los demás, a juicio de los Comisarios Deportivos, no será penalizado.

Para el caso del incumplimiento de lo establecido en el presente artículo durante las pruebas de entrenamiento, la sanción a aplicar será de multa.

Art. 46° - Normas a cumplir durante el desarrollo de una competencia.

Se darán instrucciones oficiales a los pilotos mediante las señales estipuladas en el RDA. En ningún caso los participantes deben usar banderas similares.

A los pilotos se les prohíbe estrictamente conducir su auto en dirección opuesta a la carrera o marcha atrás, a menos que sea absolutamente necesario a fin de removerlo de una posición peligrosa. Solo podrá ser empujado un auto para sacarlo de una posición peligrosa, siguiendo las directivas de los Comisarios de Pista. Cualquier piloto que tenga intención de dejar la pista o dirigirse a su box debe señalar su intención de hacerlo con suficiente anticipación, asegurándose que puede realizar la maniobra sin peligro.

Durante las pruebas de entrenamiento, clasificación y la carrera, los pilotos pueden usar solo la pista y en todo momento deben observar las disposiciones del RDA y del presente reglamento con respecto al reglamento de conducción en los circuitos.

Si un auto se detiene durante una práctica o carrera, debe ser retirado de la pista tan pronto como sea posible para que su presencia no constituya un peligro u obstaculice a otros participantes.

Durante los entrenamientos, un auto podrá ser empujado o asistido para sacarlo de una posición peligrosa, siguiendo las directivas de los Comisarios de Pista y podrá continuar con las prácticas.

En clasificación, serie y carrera, si el piloto no puede por sus propios medios salir de una situación peligrosa en forma inmediata, los Comisarios de Pista tienen la responsabilidad de asistirlo, ubicándolo en un lugar seguro, quedando impedido de proseguir con la prueba de clasificación o carrera.

Para el caso que la asistencia brindada provoque el arranque del motor deberá ingresar en forma inmediata a boxes o quedar bajo régimen de parque cerrado, caso contrario será excluido.

Las reparaciones previstas solo pueden ser realizadas cuando el vehículo quede posicionado en un lugar que no implique peligro para él y para el resto de los participantes.

Un piloto que abandone un auto debe dejarlo en punto muerto y con el volante correctamente colocado. Es responsabilidad del piloto colaborar para sacar el auto de una posición que implique riesgo a los demás participantes.

Si un piloto tiene serias dificultades mecánicas durante las prácticas o la carrera debe dejar la pista ni bien sea seguro hacerlo.

Durante la carrera, solo se puede poner en marcha un vehículo con el arranque salvo en la calle de boxes o en los momentos y lugares establecidos en el presente reglamento donde se permitirá el uso de sistemas externos.

Durante transcurros de las distintas pruebas los integrantes de los equipos no pueden salir del límite de los boxes para prestar ningún tipo de atención o ayuda a su piloto.

Los límites de los boxes están comprendidos por la zona entre las líneas de control de velocidad inicial y de salida de ese sector.

Los pilotos que participen en las prácticas y en la carrera deberán llevar en todo momento los buzos y cascos especificados y los cinturones colocados.

Si un piloto se ve involucrado en un accidente o incidente no deberá abandonar el escenario sin el consentimiento de los Comisarios Deportivos.

Se prohíbe empujar el auto a lo largo de la pista o hacerlo cruzar así la línea de llegada, lo que determinara su exclusión.

El concurrente de cada auto o equipo durante el transcurso de las pruebas de entrenamiento, clasificación, y carrera serán responsable de:

- Mantener despejada la calle de boxes en el área delimitada por la proyección de los laterales de su box, desde el frente del mismo hasta la isla de señaleros, incluida esta.
- Asegurar que las promotoras no estén en la calle de boxes, pudiendo estas permanecer en el interior de los boxes o en la calle posterior de los mismos.

Solamente durante el transcurso de los entrenamientos podrán salir al Carril Interno 2 (dos) promotoras por auto una vez que el vehículo este detenido debiendo reingresar al interior de los boxes antes de que el auto salga nuevamente a la pista.

El Comisario Deportivo o el Director de la prueba puede exigir que un piloto pase por un examen medico en cualquier momento del evento.

El incumplimiento de las disposiciones del RDA o del presente Reglamento Deportivo, referidas a la disciplina general de seguridad puede significar la exclusión de la prueba del auto y del piloto involucrado.

Art. 47° - Adelantamientos.

Durante una carrera, un auto que se encuentra solo en la pista puede utilizar todo el ancho de la misma. Sin embargo, ni bien sea alcanzado en una recta por un auto que sea temporario o permanentemente más veloz, deberá cederle el paso ubicándose a un lado para permitir que lo pasen por el otro.

Si un piloto ha sido alcanzado por otro, los banderilleros se lo advertirán agitando la bandera azul para indicarle que otro piloto lo quiere pasar. Todo piloto que no tome en cuenta la advertencia de la bandera azul podrá ser multado por los Comisarios Deportivos.

Las infracciones sistemáticas o repetidas pueden tener como consecuencia la exclusión.

Las curvas, así como también las zonas próximas y de salida de las mismas pueden ser tomadas por los pilotos de la manera que deseen dentro de los límites de la pista. El adelantamiento, de acuerdo con las circunstancias podrá hacerse por la derecha o por la izquierda. Sin embargo, las maniobras que puedan demorar a otros pilotos, tales como el cambio de dirección, el agrupamiento deliberado de los autos hacia el interior o el exterior de la curva o cualquier cambio de dirección anormal, están estrictamente prohibidos y serán penalizados de acuerdo con la importancia y la repetición de la infracciones, tales penalizaciones pueden ser desde una multa hasta la exclusión de la carrera.

Toda maniobra de obstrucción llevada a cabo por uno o varios pilotos, ya sea que tengan intereses en común o no, esta prohibida. La conducción continuada delante de varios vehículos, así como las formaciones de abanicos solo se autorizaran si no existe otro vehículo tratando de adelantarse. De lo contrario se agitara la bandera azul.

La penalización aplicada por ignorar la bandera azul también se aplicara a los pilotos que obstruyan parte de la pista y serán mas severas en el caso de una obstrucción sistemática, y tal sanción ira desde una multa hasta la exclusión de la carrera. La misma penalización se aplicara a los pilotos que se desplacen en vaivén de un lado a otro de la pista con el fin de evitar que otros pilotos se les adelanten.

La repetición de errores graves o de aparente falta de control del vehículo (tal como el despiste) puede implicar la exclusión de los pilotos en cuestión.

La pista únicamente puede ser utilizada por los pilotos que estén en carrera.

DETENCIÓN DE UN VEHÍCULO DURANTE LA CARRERA:

El piloto de cualquier vehículo que haga abandono de la carrera deberá previamente manifestar su intención de hacerlo observando que tal maniobra no represente ningún peligro para los demás competidores.

En el caso que un piloto se encuentre en la obligación de parar su vehículo, ya sea involuntariamente o por otro motivo, el piloto deberá sacarlo de la pista lo más rápido posible con el fin que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice el desarrollo de la carrera. Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo de una posición que entrañe riesgos el /los auxiliares de la pista deberán prestarle asistencia.

Todas las reparaciones sobre la pista deberán ser efectuadas por el piloto con ayuda de las piezas o herramientas que transporte en el vehículo.

Todo reaprovisionamiento sobre la pista esta prohibido bajo pena de exclusión.

A excepción del piloto y en caso excepcional los auxiliares de la pista, ninguna persona esta autorizada a tocar el vehículo parado, bajo pena de exclusión del vehículo en cuestión.

Esta prohibido empujar el vehículo a lo largo de la pista o hacerle cruzar así la línea de llegada, bajo pena de exclusión.

Todo vehículo abandonado, aunque sea momentáneamente, por su conductor sobre el circuito, cualquiera sea la causa o duración, será considerado como si se hubiese retirado de la carrera.

ENTRADA A BOXES:

La zona denominada de desaceleracion forma parte del área de boxes.

En el caso de entrenamientos y carreras el acceso a boxes no esta autorizado mas que por la zona de desaceleracion. Todo incumplimiento de est regla, entrañara la exclusión del concursante.

Todo conductor que tenga la intención de salir de la pista o de entrar a su box o al parque debe manifestar su intención a tiempo y asegurarse de que pueda hacerlo sin peligro.

Salvo en caso de fuerza mayor, estimado éste únicamente por los Comisarios Deportivos, el cruce de la línea de separación entre la zona de desaceleracion y la pista, esta prohibido.

Art. 48° - Asistencia mecánica de los vehículos.

Los vehículos participantes solo podrán ser objeto de la atención mecánica autorizada por los reglamentos, en los lugares destinados previamente a esos efectos.

Esta prohibido cualquier reabastecimiento en la pista, toda reparación que deba efectuarse en ella deberá ser realizadas por el piloto con las herramientas y elementos que lleve en el vehículo, bajo pena de exclusión.

La infracción a estas disposiciones podrán ser penalizadas por los Comisarios Deportivos, según corresponda de acuerdo al tipo prueba que este disputando:

EN ENTRENAMIENTOS OFICIALES: con multas que se duplicarán por cada reiteración durante el desarrollo del Campeonato.

EN CLASIFICACIÓN: con la anulación de los tiempos obtenidos en la tanda que se cometió la infracción.

EN SERIES O PRUEBA FINAL: con exclusión.

Art. 49° - Responsabilidad por el pago de multas.

Este tipo de sanción le puede corresponder a un piloto, concurrente, siendo todos solidarios de la responsabilidad del pago de las mismas.

Art. 50° - Incidente.

Un incidente significa un hecho o una serie de hechos, implicando a uno o más pilotos que sea constatado por el Director de la Prueba, los Comisarios Deportivos, un Juez de Hecho, un Oficial Deportivo, o mediante una reclamación que, según la opinión de los Comisarios Deportivos:

- Haya motivado la interrupción de la carrera.
- Haya violado el presente Reglamento o el RDA.
- Haya causado una colisión evitable.
- Haya hecho abandonar la pista a otro participante.
- Haya ilegítimamente impedido una maniobra de adelantamiento legítimo de otro piloto.
- Haya ilegítimamente molestado a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento.
- Haya ocasionado una maniobra riesgosa o desleal que le permita ganar posición a otro participante.

El Comisario Deportivo puede solicitar que cualquier auto que haya estado implicado en un accidente o incidente sea controlado.

Podrán aplicar el mismo proceder cuando estimen que algún auto este en condiciones de representar peligro para él y para los demás participantes, pudiendo proceder a hacer detener el mismo a boxes, para su control o reparación, aún cuando esté en pruebas cronometradas o en carrera, no siendo esta medida apelarle e implicando su no cumplimiento, la aplicación de la sanción puede llegar hasta la exclusión.

Corresponde a los Comisarios Deportivos dictaminar si uno o varios pilotos intervinientes en un incidente deben ser penalizados, y podrán imponer a cualquier piloto implicado en el mismo cualquiera de las penalizaciones previstas en este Reglamento de Campeonato y en el RDA.

Para el caso que estimen que es necesario investigar mas profundamente el hecho o que corresponda aplicar sanciones mayores a las que estén habilitados, podrán solicitar a las autoridades de la FRADS30 el pase a penalidades y la medida provisoria.

Un piloto implicado en un incidente cualquiera sea la gravedad, y su participación o culpabilidad en el mismo, debe hacerse presente ante los Comisarios Deportivos en forma inmediata a la finalización de la prueba en cuestión, no pudiendo retirarse del circuito sin la autorización de ellos.

En caso de incurrir en el incumplimiento de esta obligación, los Comisarios Deportivos resolverán el incidente, sin oír a los involucrados, siendo publicada su decisión definitiva en los comunicados de prensa de la FRAD3 SO.

Art. 51° - Sanciones Aplicadas por los Comisarios Deportivos.

La exclusión u otras penalizaciones aplicadas por los Comisarios Deportivos de un evento impuestas con posterioridad al desarrollo de un Prueba Final **SON APELABLES** según lo establecido en los **Art. 181°, 182° y 185°** del RDA.

Si la transgresión fue observada por los Comisarios Deportivos en Prueba de Clasificación o Series Clasificatorias y estos disponen la exclusión o aplicar un recargo de tiempo, esta sanción será inapelable.

Art. 52° - Amonestaciones y Apercibimientos.

La suma de cinco amonestaciones o apercibimientos en un mismo campeonato, aplicadas por los Comisarios Deportivos implicara la suspensión automática por una carrera y la aplicación de la misma será efectiva luego de tomar conocimiento el Comité Ejecutivo de la FRAD a cargo de quien estará la confirmación.

Serán computadas también como tales los apercibimientos impuestos en carrera con bandera negra y blanca.

La sanción es inapelable quedando el sancionado imposibilitado de correr en otra categoría hasta tanto la misma sea cumplida en la categoría en la cual fue impuesta.

Art. 53° - Reclamaciones.

El derecho a reclamos solo corresponde a los concurrentes **Art. 171°, 172°, 173°, 174° y 175°** del RDA.

El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de una caución. Está será la fijada cada año por la FRAD 3 SO, en concordancia con lo resuelto por la Mesa Directiva de las FRAD de la Provincia de Buenos Aires y la CDA del ACA. En el año 2015 la misma es de \$ 5.000.00 (Cinco Mil pesos).

Si la reclamación es procedente, se reintegrara el importe de la caución al reclamante.

Si no se hace lugar al reclamo, el reclamado podrá solicitar del reclamante el reintegro de los gastos que demandó el reclamo efectuado y el reclamante perderá además la caución abonada.

Art. 54° - Apelaciones.

Todos los concurrentes tienen derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos cuando sean impuestos con posterioridad al desarrollo de una Prueba Final, según lo establecido en los **Art. 181°, 182° y 185°** del CDI de los procedimientos para las penalidades y apelaciones del RDA.

La caución fijada para la apelación será la fijada cada año por la FRAD 3 SO, en concordancia con lo resuelto por la Mesa Directiva de las FRAD de la Provincia de Buenos Aires y la CDA del ACA. En el año 2015 la misma es de \$ 5.000.00 (Cinco Mil pesos). Esta caución es exigible desde el instante que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar, la cual debe ser cumplimentada dentro de la hora siguiente a ser notificados de su decisión. **Art. 181°** del CDI.

El plazo para la presentación de la apelación expira a los dos días contando de la fecha de notificación de la decisión de los Comisarios Deportivos **Art. 185°** del CDI.

Para el caso que la apelación sea rechazada o el interesado no continúe con la misma no le será devuelta la caución.

Art. 55° - Medida provisoria.

Las infracciones que por su gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos puedan dar lugar a la ulterior aplicación de una sanción de suspensión, facultan a aquel a solicitar al Comité Ejecutivo dentro de los diez días de disputada la competencia, se le prohíba al presunto infractor participar en competencias en la categoría durante los treinta días subsiguientes a la prueba en que su actuación fue cuestionada. Igual medida podrá disponer de oficio la Mesa Directiva sujeta a iguales plazos.

Esta medida quedara automáticamente sin efecto cuando al cumplirse los treinta días no se hubiere dictado la resolución definitiva correspondiente, siguiendo las actuaciones en el estado en que se encuentren. **Esta sanción es inapelable.**

Art. 56° - Identificación de colaboradores.

La categoría proveerá a cada participante de 3 (tres) brazaletes identificatorios de cada auto, que deberán ser utilizados por los colaboradores durante el evento.

Dichos asistentes, serán los únicos autorizados por cada vehículo para cumplir su función en el sector de boxes, luego de haberse cumplido la segunda vuelta de la final.

Serán penalizados por el Comisario Deportivo los pilotos y concurrentes que no hagan cumplir estas disposiciones a los integrantes de su equipo.

Art. 57° - Podio.

Es obligación de los tres primeros clasificados de la prueba final asistir al podio inmediatamente de finalizada la competencia. Quien no cumpliera con ello sin causa justificada de fuerza mayor a entender de los Comisarios Deportivos, podrá ser penalizado.

Art. 58° - Interpretación de los reglamentos.

Ante cualquier diferencia de interpretación que se pudiera producir de la lectura de los Reglamentos Deportivos y Técnicos, será definitiva la que dictamine la FRAD 3 SO.

Todos los participantes, ante cualquier duda de interpretación deben realizar por escrito a la FRAD 3 SO, quien procederá a dar respuesta válida por el mismo medio.

Art. 59° - Debutantes.

Concluida la etapa regular queda expresamente prohibida la participación de cualquier piloto que no hubiera intervenido por lo menos en una carrera del campeonato en disputa, aunque haya participado en campeonatos anteriores.

Art. 60° - Banderas.

- ◆ **Bandera Roja:** Competencia detenida.
- ◆ **Bandera Amarilla:** Precaución.
- ◆ **Bandera azul:** Dejar sobrepaso.
- ◆ **Bandera Blanca:** Vehículo auxiliar a baja velocidad.
- ◆ **Bandera Amarilla y Listones Rojos:** Pista resbaladiza.
- ◆ **Bandera Azul, Blanca y Roja:** Auto de seguridad.
- ◆ **Bandera Negra:** Exclusión.
- ◆ **Bandera Blanca y Negra:** Penalización con recargo.
- ◆ **Bandera Negra con Circulo Naranja:** Penalización en boxes por falla mecánica.
- ◆ **Bandera a Cuadros Blancos y Negros:** Finalización de la competencia.

Art. 61° - Carrera con pilotos invitados.

Se podrán realizar 1(una) como mínimo y 2 (dos) como máximo carreras con pilotos invitados desde la segunda fecha y hasta la novena fecha de la programación del año calendario.

La primera final la competirán los pilotos titulares, se realizara el día sábado y se largara de acuerdo a las pruebas de clasificación.

La segunda final de pilotos titulares se correrá el día domingo.

La tercera final será para los pilotos invitados y el orden de largada surgirá de la clasificación de la segunda final de pilotos titulares.

El puntaje de la tercera final será otorgado al piloto titular.

El piloto titular que no tenga invitado no podrá largar la tercera final.

El resto de los considerando se darán a conocer en el Reglamento Particular de Carrera para competencia con Pilotos Invitados.

Todo piloto que haya participado en una prueba final durante el campeonato, será considerado piloto titular para las competencias de invitados no pudiendo participar de la misma.

La única condición para poder tomar parte de la competencia, es la de poseer licencia deportiva nacional o de cualquiera otra FRAD.

Para la realización de este tipo de competencias se deberán cumplimentar las siguientes condiciones:

- Únicamente se podrá realizar entre la segunda y novena fecha del Campeonato.
- Su programación debe ser solicitada a la FRAD N° 3 Zona Sudoeste con la debida anticipación.
- El reglamento particular de la prueba, donde se establecen las reglamentaciones específicas y el escenario deberá ser indefectiblemente presentado a la FRAD N° 3 Zona Sudoeste para su aprobación con no menos de 30 (treinta) días de anticipación a la fecha programada.

Art. 62° - Vigencia.

El presente Reglamento dispondrá de vigencia a partir del 1° de Enero del 2015 y hasta tanto no sea modificado, debiendo para ello disponer del aval de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo N° 3 Zona Sudoeste, sin cuyo aval cualquier modificación reglamentaria carecerá de absolutamente de validez.



GUSTAVO H. JOAQUIN
PRESIDENTE
FRAD 3 SUDOESTE