



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

MIDGETS

REGLAMENTO **de** **CAMPEONATO**

AÑOS

2017/2018

REGLAMENTO de CAMPEONATO

PARA LA CATEGORIA MIDGETS

CAPITULO I: GENERALIDADES

Art. 1 : Cualquier situación no contemplada en el presente RGM, será de aplicación lo que al respecto se puntualice en el RDA.

CAPITULO II: SIGLAS UTILIZADAS Y SU SIGNIFICADO

Art. 2 : En la redacción del presente Reglamento Deportivo, se utilizan las siglas que se detallan a continuación, junto con su correspondiente significado:

CMS	Club Midgistas del Sur
CDCMS	Comisión Directiva del Club Midgistas del Sur
FRADSO	Federación Regional de Automovilismo Deportivo N° 3 – Zona Sudoeste
RDA	Reglamento Deportivo Automovilístico de la República Argentina
RGM	Reglamento General de la categoría Midgets
RPP	Reglamento Particular de la Prueba
CD	Comisario Deportivo
ACA	Automóvil Club Argentino
AAV	Asociación Argentina de Volantes
FIA	Federación Internacional de Automovilismo
JB	Jefe de Boxes
CT	Comisión Técnica
RTM	Reglamento Técnico de Midgets

CAPITULO III: VIGENCIA

Art. 3 : El presente RGM tendrá vigencia a partir del primer día del mes de octubre de 2017 y mantendrá la misma hasta que sea modificado parcial o totalmente, debiendo contar para ello con el aval exclusivo de la FRADSO, sin el cual cualquier modificación introducida carecerá de absoluta validez.

CAPITULO IV: ORGANIZACIÓN del CAMPEONATO

Art. 4: El CMS organiza un campeonato de la categoría cerrado a pilotos y concurrentes asociados a la entidad organizadora y fiscalizado por la FRADSO, de acuerdo a éste RGM, su RPP y al R.D.A., reservándose la CDCMS el derecho de cursar invitaciones a pilotos de otra categoría y/o federaciones que no estén asociadas al Club, a los efectos de participar de alguna de las fechas previstas en el calendario.

CAPITULO V: REUNIONES del CAMPEONATO

Art. 5: El número de reuniones, escenario, fecha de iniciación, días y horarios se establecen en el RPP, adjunto al presente RGM.

CAPITULO VI: SUSPENSION DE LAS REUNIONES

Art. 6: El CMS queda facultado para suspender temporaria, parcial o definitiva, una o más reuniones donde no se garantice el espectáculo, por factores climáticos adversos, mal estado irremediable del circuito o cualquier otra circunstancia que lo así lo justifique.

Art. 7: Asimismo siendo el parque menor a veinte (20) coches a la hora de cierre de boxes, el CD podrá declarar desierta la reunión.

Art. 8: El CD tiene plena facultad para suspender una jornada que ya hubiese dado comienzo, ya sea por motivos climáticos, técnicos, deportivos, médicos, etc. Ante tal eventualidad se procederá de la siguiente manera:

- a) Si al momento de la suspensión aún no fueron disputadas el 100% de las series clasificatorias estipuladas en el sorteo previo, la jornada se declarará desierta. Una vez establecida la fecha y hora de disputa, se efectuarán nuevamente los sorteos de las series que correspondan.
- b) Si se disputaron la totalidad de las series clasificatorias, la jornada continuará normalmente con el desarrollo de los repechajes ya preestablecidos, en el nuevo día y horario que se haya estipulado, aún con la ausencia de competidores.
- c) Si la suspensión se estableció cuando aún faltaban repechajes para disputarse, las mismas se desarrollarán nuevamente con los pilotos ya designados oportunamente en cada una de ellas.
- d) Si la suspensión fue establecida una vez disputados todos los repechajes, la jornada continuará en el nuevo día y hora con el desarrollo de las semifinales, con los participantes que hubieren clasificado para cada una de ellas al momento de la detención de la jornada.
- e) Similares criterios a los dos puntos anteriores se tomarán para la suspensión de fecha durante el transcurso de las semifinales, prefinal o final.
- f) Cuando el reinicio de las competencias las grillas queden incompletas con motivo de la ausencia de participantes preclasificados, en todos los casos que correspondan, se incorporarán los pilotos suplente, en todo de acuerdo a los criterios normales establecidos por este RGM para su ingreso.
- g) A excepción del punto a) del presente artículo, no se permitirá el ingreso de pilotos que no hayan estado presentes al momento del sorteo de las series del día estipulado originalmente para la competencia.

Art. 9: En todos los casos de interrupción total o parcial la CD CMS deliberará y designará el nuevo día y hora en la que se realizará o completará la fecha suspendida, no existiendo límite en el tiempo para su desarrollo, debiendo efectuarse las mismas antes de la disputa de la subsiguiente jornada establecida por calendario.

CAPITULO VII: INSCRIPCION

Art. 10: La apertura y cierre del Registro de Inscripciones, se establecen en el RPP, adjunto al presente RGM.

Art. 11: Al firmar la Boleta de Inscripción, todo corredor queda obligado, por el término del campeonato, a intervenir en el mismo, bajo las condiciones del presente RGM y no podrá participar de otro campeonato similar, sin la autorización expresa del CMS, reservándose el CMS el derecho de exigir el cumplimiento de éste artículo ante quien corresponda.

Art. 12: Al suscribir la Boleta de Inscripción el corredor declara conocer el RGM, su RPP y el R.D.A., prestando automáticamente su conformidad a todos ellos.

Art. 13: El CMS se reserva el derecho de rechazar la boleta de inscripción que no cumpliera con lo establecido en el presente RGM, con el RDA o con las disposiciones u obligaciones contraídas por la entidad organizadora.

Art. 14: Los pilotos deberán ser mayores de edad y los comprendidos entre los 17 y 21 años, realizarán su inscripción presentando autorización expedida de sus padres o tutores, por escrito, firmada y legalizada ante Escribano Público o Juez de Paz.

Art. 15: El plazo límite para la inscripción y/o debut, una vez comenzado el campeonato, se establece en el RPP adjunto al presente RGM.

CAPITULO VIII: OBLIGACIONES y RESPONSABILIDADES DE LOS PARTICIPANTES

Art. 16: Pilotos, concurrentes, mecánicos y colaboradores serán pasibles de sanciones cuando violen lo establecido en este RGM o por el RDA, debiendo aceptar las determinaciones del CD o del JB, efectuando las reclamaciones, si correspondieren, en forma procedente.

Art. 17: En caso de producirse situaciones de extrema violencia, desbordes verbales o hechos incalificables, se dará intervención inmediata a la autoridad policial, sin perjuicio de la posterior actuación del TRIBUNAL DE DISCIPLINA de la FRADSO o de la CDCMS.

Art. 18: Los Pilotos, concurrentes, mecánicos y colaboradores sancionados por el TRIBUNAL DE DISCIPLINA de la FRADSO con suspensión, tendrán prohibida la entrada a todo sitio que tenga contacto con los demás participantes de las competencias (patio de boxes, pista, recintos de verificación) mientras dure el efecto de la sanción, aún abonando la correspondiente entrada de acceso a los mencionados sectores como transeúnte.

Art. 19: Asimismo cuando la suspensión haya recaído sobre el concurrente y tal como lo especifica expresamente el RDA, queda automáticamente suspendida la presencia del vehículo de competición, hasta el cumplimiento de la misma, salvo que el piloto presente un nuevo concurrente con licencia habilitante.

Art. 20: En razón del que el CMS está afiliado a la FRADSO, los propietarios y pilotos de las máquinas, deberán obtener y presentar actualizadas las LICENCIAS DEPORTIVAS correspondientes, extendidas por el ente fiscalizador del ACA. La mencionada presentación de licencias, se efectuará al inicio de cada competencia ante las autoridades de la prueba.

Art. 21: Es condición obligatoria de todo participante, estar asegurado en la AAV y presentar el último recibo de pago antes de cada competencia.

Art. 22: Queda perfecta y suficientemente entendido que los corredores inscriptos, compiten por su exclusiva cuenta y riesgo, haciéndose responsable directo de cualquier daño que pudiera sufrir su persona, la de sus mecánicos o concurrente, en máquinas y/o elementos de cualquier naturaleza, antes, durante o después de la competencia y en todo el ámbito de la propiedad, quedando por lo tanto el CMS, como las entidades que oficien de organizadores, fiscalizadores y/o propietarios del inmueble donde se efectúen las competencias, liberados de toda responsabilidad.

Art. 23: Todo piloto o concurrente es responsable por la conducta de sus mecánicos, colaboradores u otras personas ligadas a su equipo que se encuentren en los lugares de zonas restringidas o sin su correspondiente identificación provista por la entidad organizadora, según lo establecido sobre el particular en el RDA.

Art. 24: Queda expresamente prohibido ingresar al circuito de competencia sin la correspondiente autorización por parte del JB, como hacer reclamaciones de viva voz o de manera inconveniente. En el caso que algún piloto o concurrente realizara en forma pública acciones, manifestaciones o gestos obscenos, agravantes o antideportivos hacia las autoridades deportivas, organizadoras o fiscalizadoras, compañeros de actividad o público en general, el CD podrá aplicar las penalidades que correspondan (exclusión, apercibimiento, descuento de puntos, etc), pudiendo llegar a la expulsión del circuito mediante la fuerza pública. Deberá elaborar un informe pormenorizado de los hechos acontecidos, a fin de elevarlo al TRIBUNAL DE DISCIPLINA DE LA FRADSO, independientemente de las sanciones que el CMS pudiera llegar a determinar con motivo de las actitudes asumidas por su asociado.

Art. 25: Todo piloto deberá poseer casco de tipo integral con visera o antiparras inastillables, protector cervical, botas de competición, guantes y buzo antinflama, homologados, y/o autorizados por la CDA del ACA, elementos sin los cuales no podrá intervenir en ningún tipo de prueba con su automóvil de competición, siendo pasible de severa sanción por la inobservancia de la presente norma.

Art. 26: Para poder participar de la prueba, cada piloto deberá ingresar obligatoriamente, con un (1) matafuegos de 5 Kg., para tipo de fuegos clases "A", "B" y "C", con carga completa, vigente y en condiciones de uso, recipiente de combustible de chapa y deberá tener su box ploteado con nombre y número correspondientes, requisitos éstos que podrán ser verificados en cualquier momento por las autoridades de la prueba o por la CT.

Art. 27: Tanto concurrente como mecánicos deberán colocarse en lugar bien visible, la tarjeta de identificación (credencial), que les proveerá el CMS. Estas credenciales son de carácter intransferible y facilitarlas a otras personas, hará al titular de las mismas y al piloto, pasible de sanción.

Art. 28: Los mecánicos exhibirán en la espalda, en forma bien visible, el número del auto que atienden, siendo la altura de estos no inferior a 12 (doce) cms. Cuando por razones climáticas se deba usar otra prenda sobre la utilizada habitualmente, ésta deberá llevar indefectiblemente el número que corresponda, en las condiciones especificadas en el presente artículo.

Art. 29: Todos los mecánicos deberán observar el uso de vestimenta acorde con la jerarquía del espectáculo, siendo obligatoria la utilización de ropa uniforme en todos los integrantes de un mismo equipo.

Art. 30: Dentro del ámbito del patio de boxes y pista no se permitirá la utilización de pantalones cortos o del tipo “bermudas”, como tampoco el uso de remeras “musculosas” o encontrarse con el torso desnudo a ningún integrante del equipo deportivo, disposición ésta valedera para personas integrantes de la faz dirigenzial, invitados y/o transeúntes.

Art. 31: Queda terminantemente prohibido, ingerir bebidas alcohólicas u otro estimulante, antes o durante el desarrollo del programa previsto, tanto a pilotos como a concurrentes, mecánicos y colaboradores.

Art. 32: Respecto de lo mencionado en el punto anterior, el CD podrá disponer la intervención del médico cuantas veces sea necesario, para efectuar la verificación pertinente a cualquier corredor, concurrente o mecánico, debiendo estos obedecer la orden en forma inmediata. La constatación de la infracción o el no acatamiento de la orden impartida, determinará la exclusión de imputado, sin perjuicio de la posterior actuación del TRIBUNAL DE DISCIPLINA DE LA FRADSO y/o de la CDCMS.

Art. 33: Los pilotos y sus máquinas no podrán retirarse de boxes, sin la autorización expresa del JB, aún en aquellos casos que por diversos motivos, no puedan seguir participando en la competencia. Asimismo mientras dure su intervención en la jornada deportiva, no está permitida la salida de boxes de pilotos, concurrentes, mecánicos y/o colaboradores, hacia algún otro lugar del predio (Ejemplo: tribunas).

Art. 34: Los pilotos que – habiendo cumplido con todos los giros correspondientes de las series preliminares, series repechajes, series semifinales o prefinal – por razones mecánicas o personales tuvieran dudas sobre su continuidad en el espectáculo, OBLIGATORIAMENTE deberán dar aviso al JB de su deserción de la competencia, antes de que sean confeccionadas las grillas correspondientes a las competencias posteriores.

Caso contrario su designación en la grilla y su posterior no-participación, lo hará pasible de sanción, según lo establecido en el Capítulo XXVII – DE LAS DISTINTAS SANCIONES y PENALIZACIONES.

CAPITULO IX: TARJETAS DE IDENTIFICACION o CREDENCIALES

Art. 35: Tal como lo especifica el Art. 27' de este RGM, el CMS proveerá a cada piloto, tarjetas de identificación para todo el campeonato para sus tres mecánicos y concurrente, que les permitirá desenvolverse durante la competencia. En la misma figurará el número de ranking del piloto.

Art. 36: En caso de extravió o destrucción de estas tarjetas, su reposición por parte del CMS, implicará el pago de un arancel equivalente a 25 (veinticinco) litros de nafta súper al precio del día, por cada una de ellas.

CAPITULO X: IDENTIFICACION DE MAQUINAS

Art. 37: Los números de las máquinas serán provistos exclusivamente por el CMS de acuerdo al ranking. Asimismo el CMS se reserva el derecho de relacionar los números de competición con firmas comerciales.

Art. 38: Los coches llevarán su número correspondiente, colocado obligatoriamente al frente y a ambos lados de la parte trasera, ubicados de forma tal que ningún elemento del vehículo impida su perfecta visibilidad, ya sea tanto desde el centro de la pista como desde la cabina de planilleros. La inobservancia de este artículo facultará al CD a aplicar al infractor la sanción que le corresponda, de acuerdo a lo establecido sobre el particular en el Capítulo XXVII: DE LAS DISTINTAS SANCIONES y PENALIZACIONES de este RGM.-

CAPITULO XI: PILOTOS DEBUTANTES y EX - PILOTOS DE LA CATEGORIA

Art. 39: Antes del debut en la categoría, cada piloto será sometido a prueba de suficiencia por el CD, o la autoridad que se designe para tal efecto, siendo su decisión, ante el resultado de la misma, inapelable. Dicha prueba consistirá en realizar cuatro (4) giros al circuito en un tiempo igual o inferior al tiempo record obtenido para las series a cinco (5) vueltas, logrado en la temporada estival inmediatamente anterior.

Art. 40: La mencionada prueba se realizará en pista, fecha y hora a determinar por la autoridad competente, efectuándose la comunicación pertinente al interesado.

Art. 41: Asimismo para tener el derecho a participar de su primera Temporada Estival, el piloto debutante en el mencionado torneo, deberá acreditar un cien por ciento (100%) de participación en las carreras del Torneo Invernal correspondiente a la misma temporada de comienzo del Torneo Estival en el que quiere participar, en tanto y en cuanto dicho Torneo Invernal se haya realizado.

Los Ex-pilotos de la categoría que retornan a la actividad después de una o más temporadas sin participar, deberán acreditar un mínimo del setenta por ciento (70%) (o el resultado de la parte entera de dicho cálculo) de participaciones en carreras del Torneo Invernal correspondiente a la misma temporada de comienzo Torneo Estival en el que quiere participar, en tanto y en cuanto dicho Torneo Invernal se haya realizado.

CAPITULO XII: VERIFICACION TECNICA DE LAS MAQUINAS DE COMPETICION

Art. 42: Todo corredor o concurrente está obligado a poner a disposición de la CT del CMS, su máquina para su verificación, conforme a las especificaciones del RTM, según lo determine la CDCMS o el CT.

Art. 43: De la misma forma se podrán realizar verificaciones técnicas durante el desarrollo del campeonato. Si un piloto se negara a esta revisión, perderá automáticamente los premios y puntos obtenidos en la fecha que corresponda. Asimismo será pasible de una sanción accesoria, que aplicará el Comité Ejecutivo de la FRADSO, de acuerdo a la gravedad del hecho.

Art. 44: Una vez realizados los sorteos para las series clasificatorias, los pilotos no podrán cambiar su chasis por el resto de la reunión. Sí podrán hacerlo de una fecha a otra.

Art. 45: Los participantes que hubieran ingresado a boxes con su máquina y tuvieran dificultades insalvables con su impulsor antes de largar la serie clasificatoria, la serie repechaje, la semifinal, la prefinal o la final, podrán cambiar el mismo reemplazándolo por otro de la misma y cilindrada, trabajo éste que podrá efectuar dentro del tiempo que transcurre hasta la disputa de la serie que cuente con su participación.

Art. 46: Si dicho piloto logra seguir compitiendo en pruebas subsiguientes al cambio de motor, la CT al término de la competencia final, podrá solicitar revisar y verificar ambos motores.

CAPITULO XIII: SISTEMA DE SEÑALES

Art. 47: El desconocimiento o desobediencia a las órdenes impartidas con banderas o elementos establecidos por el RDA y el CODIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL, harán pasible al piloto de severas sanciones, que podrán llegar hasta la exclusión y desclasificación.

Art. 48: Independientemente de lo expresado en el párrafo anterior, a continuación se detallan las señales utilizadas habitualmente en la categoría y su significado.

Bandera Argentina, del CMS, Semáforo o Cuerda Elástica, según el sistema que se haga constar en el RPP.	Largada
Bandera a Cuadros Blancos y Negros	Llegada
Bandera Amarilla inmóvil o Luces Amarillas fijas	Precaución, sólo en primer paso, las vueltas subsiguientes PISTA LIBRE. Puede haber sobrepaso de máquinas.
Bandera Amarilla agitada o Luces Amarillas Intermitentes	Peligro grave. Mantener posición y distancia. No se permite el sobrepaso de máquinas.
Bandera Azul inmóvil	Un competidor lo sigue de cerca. No obstaculice.
Bandera Azul Agitada	Debe ceder el paso.
Bandera Verde o fin de Luces Amarillas	Finalizó el peligro. Retomar ritmo de carrera.
Bandera Roja y/o Semáforo de Luz Roja	Detención total y absoluta de la prueba. Tanto la Bandera como el disparador de las Luces Rojas se encontrará en manos del CD únicamente.
Bandera a Triángulos Blancos y Negros acompañada de pizarra con número	Indica al competidor con ese número advertencia única de infracción. Su inobservancia le acreditará Bandera Negra.
Bandera Negra acompañada de pizarra con número	Exclusión del competidor con ese número y determinará su suspensión automática.
Bandera Negra con Círculo Anaranjado acompañada de pizarra con número	Indica que el competidor con ese número debe detenerse a solucionar el desperfecto o por razones de seguridad.

CAPITULO XIV: BOXES

Art. 49: Únicamente tendrán acceso a boxes el piloto, tres (3) mecánicos y el concurrente, exhibiendo sus credenciales correspondientes, tal lo expresado en el artículo 27° (veintisiete) del presente Reglamento.

Art. 50: Queda terminantemente prohibida la entrada al sector de boxes de toda otra persona que no revista carácter de periodista especializado, autoridad deportiva o cumpla funciones inherentes a la actividad debidamente acreditada, salvo en aquellos casos que se permita el ingreso de transeúntes al patio de boxes, abonado su correspondiente entrada. En ésta última circunstancia, la entidad organizadora podrá implementar y exigir la exhibición de la pertinente entrada o credencial.

Art. 51: Solamente se permitirá el ingreso a boxes de un solo auto de competición por piloto. En consecuencia no está permitido el acceso de autos "de reserva, suplentes o muletos".

Art. 52: De igual forma, solamente podrá ingresar a boxes un piloto por auto. Por lo tanto, el ingreso de la máquina a boxes se realizará con el número de competidor que vaya a participar con la misma, no pudiendo cambiarlo posteriormente.

Art. 53: Se prohíbe asimismo el ingreso a parque cerrado de todo vehículo que no fuere exclusivamente de competición y perteneciente a un corredor regularmente inscripto.

Art. 54: No se permitirá el uso de soldadura. Una vez ingresado el Piloto y su máquina al recinto de boxes no se permitirá hacer ningún tipo de soldadura (por arco y Bajo protección de gas).

Art. 55: Es obligatorio

- a) Ubicar los autos de competición en los lugares establecidos y designados por el CMS para cada uno de los pilotos.

- b) En todo momento ya sea con el motor detenido, en reparación o en marcha sobre caballetes, el estacionamiento de las máquinas deberá hacerse de trompa hacia los paredones divisorios de espacios.
- c) Circular dentro de boxes con el motor apagado, moviendo la unidad mecánica mediante los colaboradores del equipo.

Art. 56:

- a) El movimiento de pilotos, mecánicos y colaboradores y máquinas en el patio de boxes, estará supeditado a las órdenes del CD y del JB.
- b) Queda prohibido el ingreso al sector de tribunas, que se encuentran pegada al portón de salida a pista, por cualquier persona que no pertenezca al piloto que este compitiendo en ese momento. Esta infracción se multará o se expulsara a la persona que se encuentre sin pertenecer a ningún piloto.

Art. 57: Las máquinas de competición deberán estar presentes en boxes, media hora antes de la programada para la iniciación de las pruebas, momento en que se cerrará el ingreso a dicho sector. Caso contrario el piloto no podrá participar del sorteo de las series clasificatorias, aún en la circunstancia que dicho competidor haya abonado la correspondiente cobertura de la AAV.

Art. 58: En caso que algún piloto se viera imposibilitado de presentar su máquina de competición dentro del horario establecido para el cierre de boxes, deberá comunicar con suficiente antelación dicha novedad a los efectos de que se autorice su ingreso dentro del plazo máximo de 30 minutos contados a partir del cierre del citado lugar. Dicho piloto, en todos los casos podrá integrar el sorteo, siempre en segunda fila, quedando así incorporado a las series clasificatorias.

Art. 59: Si la unidad mecánica estuviera en boxes al momento de su cierre y la cobertura de la AAV abonado en tiempo y forma, aunque el piloto no esté presente en las instalaciones, será sorteado normalmente.

Art. 60: Los pilotos que deban participar en la prueba siguiente a la que se está disputando, deberán encontrarse preparados y con las máquinas dispuestas para efectuar la salida en conjunto cuando el JB lo ordene, efectuando una vuelta al circuito para ubicarse en el lugar de pre-alineado, para luego a la orden del CD, ubicarse en la línea de largada.

Art. 61: En todos los casos, el ingreso al patio de boxes una vez concluida la participación del piloto en alguna competencia y el tránsito dentro del mismo, se hará con el motor apagado y con el auxilio de su equipo de colaboradores, tal lo ya expresado en el Art. 55° del presente RGM.

CAPITULO XV: CRONOGRAMA DE LA COMPETENCIA

Art. 62: Cada reunión del campeonato tendrá el siguiente cronograma y orden de realización:

- a) Vuelta de Presentación
- b) Series Clasificatorias Preliminares: se disputarán las necesarias con un mínimo de diez (10)
- c) Series Repechajes – cinco (5)
- d) Series Semifinales – cuatro (4)
- e) Serie Prefinal – Una (1)
- f) Serie Final – Una (1)

CAPITULO XVI: VUELTA DE PRESENTACION

Art. 63: Es obligación de los pilotos presentes, efectuar la “vuelta de presentación”, para quedar totalmente habilitados a participar de la jornada mecánica. El piloto que tuviere impedimentos personales o mecánicos para cumplimentar este requisito, deberá comunicarlo de inmediato al JB, para que éste a su vez de aviso al CD y solicite la correspondiente autorización a participar de la jornada.

Art. 64: En la vuelta de presentación, el auto de competición será conducido por el concurrente o uno de los colaboradores del piloto, a velocidad moderada y sin hacer picar el auto. En ningún momento se podrá superar la línea de los autos de seguridad y/o publicitarios que lo preceden. En caso de que el piloto desee conducir su propia unidad en la vuelta de presentación, deberá requerir el correspondiente permiso del CD.

CAPITULO XVII: SERIES CLASIFICATORIAS

Art. 65: Se disputarán las Series Clasificatorias Preliminares necesarias, con un mínimo de diez (10), largando cuatro (4) máquinas en primera fila cuando la cantidad de participantes así lo permitan, ubicándose los restantes participantes en segunda fila. El total de autos por serie será de ocho (8) como máximo, con un recorrido total de cinco (5) vueltas.

Art. 66: El ordenamiento de las distintas grillas de partida, se determinará en el RPP.

CAPITULO XVIII: SERIES REPECHAJES

Art. 67: Los Repechajes se disputarán con un máximo de 12 (doce) participantes con el excedente de los mejores cuarenta (40) tiempos de las series clasificatorias, con un máximo de doce (12) autos por repechaje y a cinco (5) vueltas cada uno. La grilla de partida de estos repechajes se determinará de acuerdo a los tiempos obtenidos en las series clasificatorias, no pudiendo largar más de cuatro (4) autos en cada línea.

Art. 68: En caso que la cantidad de máquinas en condiciones de seguir participando luego del desarrollo de las series clasificatorias, sea igual o menor a cuarenta y ocho (48) autos, no se disputarán series repechajes, clasificando directamente para las semifinales todos los pilotos disponibles, de acuerdo a los tiempos logrados en las series clasificatorias.

Art. 69: Los repechajes no tendrán reordenamiento de grilla en caso de interrupción de la competencia. Si aconteciera una nueva detención en el mismo repechaje por cualquier incidente o accidente, se consideraran "atípicos" siempre que el puntero cumpla dos (2) vueltas de las Cinco (5) que se deben completar, aplicando en tal sentido lo nominado por el RDA para su clasificación. No habrá tiempo de reparación.

CAPITULO XIX: SERIES SEMIFINALES

Art. 70: Quedarán habilitados para largar las series semifinales, los pilotos que hayan disputado su correspondiente serie clasificatoria, como asimismo el competidor que haya clasificado en su respectivo repechaje normales y/o atípicos.

Art. 71: Se disputarán 4 (cuatro) semifinales, desarrollándose a 6 (seis) vueltas cada una, con un máximo de 12 (doce) autos por semifinal, ubicándose cuatro (4) máquinas en la primera fila, cuatro (4) en la segunda y cuatro (4) en la tercera. Estas series semifinales estarán integradas con los mejores 40 (cuarenta) tiempos de las series clasificatorias a los que se les agregarán los 8 (ocho) mejores tiempos de los repechajes.

Los siguientes doce (12) mejores tiempos de los repechajes quedarán como autos suplentes de estas semifinales, pudiendo ingresar tres (3) suplentes como máximo por competencia.

Siempre deberán salir a pista 12 autos, ante una deserción o exclusión por parte del CD y/o CT antes o después de ser largada la carrera, podrán entrar tantos suplentes como se permita.

En semifinales no habrá tiempo de reparación .

Clasificarán a la final los 10 (diez) mejores tiempos en forma directa, y a partir del tiempo 11(once) se conformará la Pre-Final.

Si antes de producirse la largada original , deserta algún auto, quedará el cajón vacío y el suplente ocupará su lugar, después del último auto engrillado.

Art. 72: El orden de ubicación de los pilotos provenientes de los repechajes se determinará de acuerdo a los tiempos obtenidos para el caso en que todos ellos se hayan realizado de manera normal; o por ubicación (1°, 2°, 3°), por cantidad de vueltas (5, 4, 3, 2, o 1) y por tiempos (en ese orden), en el caso de que por cualquier circunstancia, hayan debido ser considerados atípicos.

En caso de ser interrumpida una Semifinal con semáforo rojo o bandera roja y si el puntero de la competencia hubiera cumplido 2 (dos) o más vueltas al momento de dicha interrupción, se procederá a reordenar la grilla de partida para la próxima largada de acuerdo al paso de los pilotos en la vuelta inmediata anterior a la interrupción, SIN DEJAR ESPACIOS LIBRES, UBICANDO EN PRIMER TERMINO A LOS PILOTOS TITULARES SIN SANCION, LUEGO A LOS SANCIONADOS Y POSTERIORMENTE SUPLENTE, SI CORRESPONDE SU INGRESO.

Art. 73: Es facultad inapelable del CD – si lo considera conveniente – el postergar una semifinal en la que, por motivos diversos, se hayan efectuado varios intentos de largada no prosperados, quedando los autos que integran la misma en el interior de pista a disposición de la CT del CMS, debiendo – indefectiblemente – retirarse pilotos como mecánicos al sector de boxes.

CAPITULO XX: SERIE PRE-FINAL

Art. 74: Se disputará una pre-final a 6 (seis) vueltas con un mínimo de tres (3) autos y un máximo de doce (12), con los pilotos que habiendo participado en las semifinales y cumplimentado todos los circuitos establecidos para la mencionada prueba, hayan obtenido desde el tiempo undécimo (11º) al vigésimo segundo (22º), los que serán ubicados, según el tiempo logrado, en 3 (tres) filas de 4 (cuatro) máquinas cada una. No habrá tiempo de reparación en Pre-final y se permitirá el ingreso de tres (3) suplentes como máximo.

El 1ro (primero) y 2do (segundo) de la pre-final obtiene el paso directo a la serie final, ocupando los cajones once (11) y doce (12) en la grilla de partida.

En caso de detención con semáforo rojo y/o bandera roja, se reordenará la grilla, habiendo cumplido el puntero dos (2) vueltas mínimo.

Quedan habilitados como suplentes a la serie final, todos los que hayan cumplido con la totalidad de vueltas.

CAPITULO XXI: SERIE FINAL

Art. 75: Se disputará una final a ocho (8) vueltas, interviniendo los mejores diez (10) tiempos de las semifinales y los dos (2) primeros puestos de la pre-final, ordenados – según los tiempos obtenidos – en tres (3) filas de cuatro (4) autos cada una.- Habrá tiempo de reparación y podrán ingresar como suplentes todos los que hayan cumplido con la totalidad de las vueltas de la serie pre-final.

En caso de detención con semáforo rojo y/o bandera roja, se reordenará – cuando el puntero haya cumplido dos (2) vueltas - y se autorizará, si correspondiere, el ingreso de suplentes . Todo Piloto que haya largado la final y esta finalice con bandera a cuadros y/o roja, recibirá puntos; no importando la cantidad de vueltas que haya podido dar.

Art. 76: Si en virtud de accidentes y deserciones ocurridas durante el transcurso de esta prueba, no se pudiera completar para esa final un mínimo de Cuatro (4) máquinas, el CD “podrá” declarar desierta la competencia.

CAPITULO XXII: ACTIVIDAD DEPORTIVA – SALIDA A PISTA

Art. 77: La CT designada por el CMS - apostados en el portón de salida de boxes – verificará que el ingreso hacia la pista de los participantes, se efectúe en un todo de acuerdo a las reglamentaciones vigentes, es decir, con el vehículo en marcha, con impuso propio, sin inconvenientes mecánicos de ningún tipo, con todos los elementos del vehículo ubicados en su correspondiente lugar, sin daños en su estructura que pudiesen afectar tanto la seguridad del conductor, como de pilotos de otras máquinas, de personas autorizadas a permanecer dentro del circuito y/o de público en general.

Asimismo la CT cotejará que el piloto disponga de su buzo antinflama, casco, protector cervical, guantes, calzado reglamentario y cinturones de seguridad de tipo arnés colocados y abrochados.

El no cumplimiento de alguna de las condiciones enumeradas precedentemente, facultará a la CT a no permitir el ingreso del infractor a pista y consecuentemente su no participación en la prueba a disputarse.-

Art. 78: En el caso de que un competidor experimentara deficiencias en su máquina antes de su salida a pista, la CT podrá otorgar tres (3) minutos de tolerancia, contados a partir de la salida del último auto de los boxes, para participar en la prueba que le corresponda, para subsanar las mismas, siempre dentro de boxes. Cumplido este lapso no podrá ingresar a la pista, haciéndolo, si así correspondiere, el piloto suplente.

Art. 79: El movimiento de pilotos, mecánicos, colaboradores y máquinas en el espacio afectado a pista de competencia, estará supeditado a las ordenes exclusivas del CD.

Art. 80: Los mecánicos podrán concentrarse en el sector de pre-alineado antes de la iniciación de la prueba en que intervenga el piloto y máquina que asisten, debiendo retirarse inmediatamente al sector indicado por el CD y las autoridades de la prueba en el momento en que los competidores son llamados a la línea de largada.

Art. 81: Los colaboradores de las máquinas que en ese momento se encuentren participando de alguna de las pruebas, deberán permanecer dentro del sector de boxes y sólo podrán ingresar a pista, cuando sean autorizados por el JB o el CD.

Art. 82: Cuando se autorice el ingreso de los 4 (cuatro) colaboradores de un piloto al circuito, los trabajos a realizar se efectuarán en el interior de la pista una vez dada la autorización de la CT. Eventualmente, de acuerdo al tipo de reparación que sea necesaria.

Art. 83: Está terminantemente prohibida la presencia de pilotos o colaboradores en el interior de pista, cuando no participen de esa prueba.

Art. 84: El auto que ingrese a pista y vaya hacia la pre-grilla se considera vuelta de competencia, por lo que si existe tiempo de reparación, la CT autorizará a colaboradores y/o mecánicos lleven el auto al sector de reparaciones. Una vez reparado se ubicará en el último lugar de la grilla.

Obtenida por parte de la CT la mencionada autorización, la ayuda así lograda será considerada como tiempo de reparación libre. Esta autorización no será otorgada en el caso de las series clasificatorias, series Repechajes, semifinal y pre-final, donde no se otorga tiempo de reparación .

Art. 85: Una vez dada la señal de avanzar desde la pre-grilla hacia la grilla de partida, se considerará comenzado el proceso de largada, por lo que el piloto que experimentara fallas en su unidad en ese transcurso, de series preliminares y series repechaje, largará en última fila.

En caso de ocurrir en series semifinales o serie pre-final, será excluido ingresando un suplente.

Art. 86: Se excluye expresamente de lo determinado en el artículo anterior a la prueba FINAL, donde en caso de fallas mecánicas, se le otorgará al piloto cinco (5) minutos de tiempo para solucionar el inconveniente. Corregido el mismo, el competidor se reincorporará a la grilla de partida bajo penalización, ocupando el primer lugar disponible luego del último piloto clasificado para disputar la competencia.

No se producirá el reordenamiento de la grilla, por lo que quedará libre el espacio que ocupara el piloto sancionado.

Durante el proceso de reparación, el resto de los participantes permanecerán en sus vehículos de competición, sin hacer ningún tipo de revisión o reparación.

Art. 87: La inobservancia de los artículos precedentes por parte de concurrentes, mecánicos y/o colaboradores, hará pasible de sanción al piloto de la máquina cuyo integrante o integrantes lo quebranten.

CAPITULO XXIII: ACTIVIDAD DEPORTIVA – LARGADAS

Art. 88: Las largadas de las pruebas se efectuarán con máquina detenida y motor en marcha, ocupando los vehículos el lugar que les ha sido asignado por sorteo o por tiempo en la grilla de partida. El competidor que así no lo hiciera o bien ocupe una grilla o cajón correspondiente a otra máquina, será pasible de sanción tal lo descripto en el Capítulo de SANCIONES y PENALIZACIONES del presente RGM.

A los efectos de un rápido y correcto ordenamiento, antes de avanzar hacia la línea de largada, los pilotos serán previamente alineados en una pre-grilla.-

Art. 89: La señal de partida se realizará con BANDERA ARGENTINA, del CMS, semáforo o cuerda elástica, según lo determinado por el RPP adjunto al presente RGM o a criterio del CD.

Art. 90: El sistema de largada que se utilice estará a cargo del largador designado oficialmente por el CMS.

Art. 91: Se denomina largada fallida cuando un auto o más quedan detenidos en la largada, se adelantan, se levantan, se produce un accidente o cualquier eventualidad concordante con lo que al respecto puntualiza el RDA. De esta situación será responsable el primer auto que provoque el incidente y/o accidente.

Art. 92: El CD, en todos los casos que crea conveniente, podrá no detener una largada donde se haya producido algún suceso de los mencionados en el párrafo anterior, aplicando las sanciones que para el caso se encuentran previstas en el capítulo SANCIONES y PENALIZACIONES del presente RGM.

CAPITULO XXIV: ACTIVIDAD DEPORTIVA – DETENCION DE LA PRUEBA

Art. 93: En todos los casos en que se detenga una competencia, se hará con bandera roja y/o semáforo de luz roja.

Art. 94: Impartida la orden de detención, los competidores deberán retornar, en sentido de carrera y a marcha reducida, al lugar designado para el pre-alineado o pre-grilla, estando prohibido ingresar al interior de la pista. Sólo podrán hacerlo con la debida autorización de la CT, caso contrario el piloto será pasible de sanción.

Art. 95: Cuando la CT faculte al piloto a ingresar al interior del circuito, el estacionamiento de las máquinas de competición deberá efectuarse obligatoriamente superando la línea demarcada como cordón interno.

Art. 96: En casos extraordinarios (accidentes graves o peligros inminentes), el CD será la única autoridad con capacidad para detener la prueba en cualquier momento.

Art. 97: En caso de detención de la prueba PRE-FINAL en una o más oportunidades, la grilla de partida para la nueva largada se integrará de la siguiente manera:

- a) Si la totalidad de los pilotos participantes aun no completaron la primera vuelta de la prueba, al momento de la interrupción, la grilla conservara el orden y las ubicaciones de largada de la grilla original, con los pilotos titulares en condiciones de participar, aplicándose las penalizaciones que pudieran corresponder, quedando libres los espacios de los pilotos castigados, que serán ubicados detrás del último titular presente.
- b) Si al interrumpirse la prueba en disputa el puntero hubiese cumplido dos (2) o más vueltas al momento de dicha interrupción con semáforo rojo o bandera roja, se procederá a reordenar la grilla de partida para la próxima largada de acuerdo al paso de los pilotos en la vuelta inmediata anterior a la interrupción, SIN DEJAR ESPACIOS LIBRES, UBICANDO EN PRIMER TERMINO A LOS PILOTOS TITULARES SIN SANCION, LUEGO A LOS SANCIONADOS.
En la circunstancia de corresponder sanciones con segundos de recargo, por cualquier eventualidad o incidente en la competencia, antes de su interrupción, estos serán aplicados para la nueva largada, ubicándose a los pilotos donde lo determine dicho recargo, sumándose el mismo, al tiempo realizado en la vuelta inmediata anterior a la interrupción de la competencia.
- c) Si al suspenderse la prueba en disputa, el puntero hubiesen recorrido dos (2) giro o más, la grilla se reordenará de acuerdo al último paso frente al control de cronometraje, con los pilotos titulares en condiciones de seguir participando y los reemplazantes por el orden de suplencia que corresponda.
En la circunstancia que durante el transcurso de las vueltas corridas, algún piloto fuere merecedor de sanciones en segundos de recargo que, eventualmente, hubiesen correspondido adjudicar al finalizar la prueba, en el caso de que ésta hubiese tenido un desarrollo normal (por ejemplo: conos derribados), en el nuevo reordenamiento se aplicarán dichas sanciones, reemplazando los segundos por lugares en la nueva grilla. Esta alternativa no es valedera en aquellos casos que el piloto por su acción, fuese merecedor de exclusión de la prueba.
- d) Si durante la disputa de la pre-final, la bandera roja y/o semáforo de luz roja es exhibida al coche puntero una vez completados cuatro (4) giros, no se producirá un nuevo lanzamiento, clasificándose a los pilotos según el orden de paso de la vuelta anterior en que fue exhibida la bandera roja y/o semáforo de luz roja, inclusive a aquellos competidores que debiendo abandonar en la vuelta descartada como consecuencia de los incidentes que dieron motivo para la suspensión.

Art. 98: En los casos de interrupción de la competencia Final, en una o más oportunidades, se utilizaran los mismos criterios que para la Pre-final, en los Inc. A y B del Art. 97º, con la salvedad del ingreso de pilotos suplentes, los que serán ubicados a partir del primer lugar disponible en la grilla para la nueva largada, por orden de suplencia, una vez ubicados todos los pilotos titulares incluidos los sancionados, si correspondiese. En cuanto al inciso D del Art. 97º, la cantidad de vueltas recorridas deberán sumar 5

(cinco), para así cumplir con las vueltas necesarias y dar por terminada la competencia, clasificando al ganador con 4 (cuarta) vueltas cumplidas y así sucesivamente los puestos subsiguientes.-

Art. 99: Cuando la prueba Pre-final o Final sea detenida por una largada fallida, según lo puntualizado en el Art. 91º, no se producirá el reordenamiento de la grilla de partida, aun cuando correspondiere el ingreso de pilotos suplentes, sancionándose a los infractores, tal lo especificado en el Capítulo XXVII – DE LAS DISTINTAS SANCIONES y PÈNALIZACIONES.

Art. 100: En las series clasificatorias, no se procederá a reordenar las grillas para nuevas largadas, en los casos de interrupciones con semáforo rojo o bandera roja.

Art. 101: Para la situación que durante el transcurso de la Pre-final o Final, es utilizada la bandera a cuadros para detener la competencia, una vez cumplimentado más del 50% (cincuenta por ciento) de la misma (cuatro (4) y cinco (5) vueltas en total respectivamente), la clasificación final de los pilotos resultará según el orden de paso en la misma vuelta en que se produjo la interrupción de la prueba con la bandera a cuadros. La bandera a cuadros, en esta oportunidad, tiene mayor autoridad que la bandera roja y/o semáforo de luz roja.

CAPITULO XXV: ACTIVIDAD DEPORTIVA – LLEGADA

Art. 102: Al concluir cada prueba - excepción hecha de la final - los participantes retornarán a boxes completando la vuelta, luego de bajarse la bandera a cuadros, deteniendo el vehículo y su motor en la puerta de acceso al mismo, al aguardo de la correspondiente autorización para ingresar.

Art. 103: En la final las máquinas deberán ser estacionadas en la parte interior del circuito y sólo podrán ser retiradas de ese lugar, previa autorización del CD o la CT.

Art. 104: Se considerará finalizada la prueba en el momento de bajarse la bandera a cuadros al primer competidor, terminando el resto con el primer cruce de la línea de llegada, luego de impartida ésta orden.

Art. 105: Se declarará vencedor de una prueba, al competidor que cumpla en primer término el número de vueltas establecido. Los puestos subsiguientes corresponderán según el orden de pasaje frente al control y al mayor número de vueltas recorridas en el menor tiempo.

Art. 106: En caso que por error, se accionara la BANDERA A CUADROS, antes o después de cumplidas las vueltas establecidas por éste RGM, la competencia se disputará nuevamente, salvo que dicha alternativa se produzca en la Pre-final o Final, donde la clasificación será la que corresponda al momento de bajarse la BANDERA A CUADROS, según lo expresado en el Art. 101 del presente RGM.

Art. 107: Si la BANDERA A CUADROS, fuera accionada después de cumplidas las vueltas establecidas, los competidores serán clasificados de acuerdo al paso en la vuelta que estipula éste RGM para dicha prueba, desestimándose el resultado de la o las excedentes, en tanto el Cuerpo de Cronometristas y Planilleros haya registrado el tiempo de los participantes y su paso, en el momento que correspondía. Caso contrario la prueba se disputará nuevamente. Esta última alternativa no regirá cuando se trate de Pre-final o Final, ya que de no existir tiempos, bastará con tener la fila india de llegada en la vuelta correspondiente.

CAPITULO XXVI: ACTIVIDAD DEPORTIVA – DEL TRASCURSO DE LA PRUEBA

Art. 108: Los corredores deberán mantener en todo momento sus máquinas dentro de la demarcación de la pista, formada por un cordón de tierra no pudiendo salir de ella, salvo en casos de fuerza mayor (evitar accidentes, maniobras defensivas o involuntarias).

Art. 109: La línea interna de la pista (cuerda), estará señalizada en todo su recorrido de forma tal que sea perfectamente visible tanto por el piloto como para las autoridades de la prueba.

Art. 110: Tras el cordón que demarca la pista se colocarán CONOS DE SEGURIDAD, Los pilotos que derriben dichos conos, recibirán un recargo en tiempo por cada uno de ellos, según lo establecido en el Capítulo XXVII – DE LAS DISTINTAS SANCIONES y PENALIZACIONES.

Art. 111: Queda totalmente prohibido circular en sentido contrario al de la carrera, en ningún momento y bajo ningún concepto.

Art. 112: Cuando durante el transcurso de la primera vuelta ocurrieran accidentes que no revistan gravedad y no obstruyan totalmente la pista, la prueba podrá continuar, aun produciéndose deserciones de máquinas. En igual forma procederá el CD, en cualquier momento de la prueba que lo estime necesario y procedente.

Art. 113: El CD podrá detener la prueba, si lo considera conveniente, cuando un piloto obstruya la pista de mala fe, en forma antideportiva o intencionada, penando al piloto infractor tal lo descrito en el Capítulo XXVII – DE LAS DISTINTAS SANCIONES Y PENALIZACIONES.

Art. 114: Cuando un piloto salga de pista en carrera, deberá retornar a la competencia cuando pase el último competidor, cualquiera sea el sitio en que ocurra el despiste. La inobservancia de ésta regla, con obtención de ventaja deportiva o el reingreso en forma inapropiada o peligrosa al circuito aún en el lugar que correspondiese, será pasible de sanción por el CD de acuerdo a lo establecido en el Capítulo XXVII – DE LAS DISTINTAS SANCIONES Y PENALIZACIONES.

Art. 115: En el caso de vuelcos, el piloto y su máquina quedarán automáticamente excluidos de la competencia donde se produjo el accidente, como del resto de la jornada en disputa.

CAPITULO XXVII: DE LAS DISTINTAS SANCIONES Y PENALIZACIONES

Art. 116: El competidor que en la grilla de partida no se ubicará correctamente en su sitio de largada u ocupe el lugar de otra máquina, será penalizado partiendo desde nueve (9) metros detrás de la última línea de competidores y/o excluido parcialmente de la prueba en caso de reiteración.

Art. 117: El primer corredor que se adelante a la orden de largada en cualquiera de las competencias de la fecha y en el caso que la misma hubiese sido detenida por dicha acción, la carrera se largará nuevamente partiendo el piloto infractor, desde la última fila.

En la eventualidad que otros pilotos se adelanten por la acción del primer piloto infractor, estos no serán sancionados, siéndolo sí el piloto que haya causado con su adelanto el incidente.

Cuando hubiese más de un piloto penalizado, el orden de ubicación en esta nueva grilla será de acuerdo al orden de prioridad que tenían en la grilla de la largada fallida.

Art. 118: En el caso que – ante duda – la largada fuese detenida por el CD por algún probable adelantamiento y luego de finalizada la competencia se comprueba dicha infracción, se procederá a su recargo correspondiente.

- a) En aquellas situaciones que el piloto a sancionar no haya realizado la totalidad de los giros previstos para la prueba en disputa y algún otro competidor hubiera terminado con la misma cantidad de vueltas detrás de él, la pena consistirá en retrogradar al piloto infractor tantos puestos como los que sean necesarios, para quedar ubicado en el último lugar entre los pilotos con igual número de vueltas.
- b) En la circunstancia que ningún otro piloto haya terminado con igual cantidad de vueltas que el competidor a sancionar, se le dará por cumplida la pena al infractor.
- c) Si al mismo piloto le llegaran a corresponder recargos por infracciones cometidas durante el transcurso de la carrera (por ejemplo: conos volteados), estos recargos se adicionarán al nuevo tiempo establecido.
- d) En los casos que se comprobara adelantamientos en algunas de las competencias de la noche, prueba luego detenida por algunos otros motivos deportivos, no serán aplicables las sanciones previstas en el presente artículo, largando el piloto al que le hubiese cabido alguna sanción, en su lugar original de la grilla.

Art. 119: Si al producirse la largada de cualquiera de las competencias, uno o más autos – a criterio del CD – se levantan en demasía, la prueba podrá ser detenida. En el nuevo lanzamiento en caso que el piloto infractor pudiera seguir participando, deberá largar detrás de la última línea de competidores en nueve (9) metros.

De reiterarse la detención de la prueba, se utilizará para la ubicación de los penalizados, el mismo criterio que el expresado en el Art. 117°.

Art. 120: En caso que el vehículo se levantara y se desplazase hacia alguno de sus lados, molestando a uno o más competidores y estos no pudieran continuar en la competencia por roturas y/o alguna otra anomalía producida por éste caso, el piloto infractor quedará automáticamente excluido.

Art. 121: En el caso que un corredor ya sancionado reiterara su infracción o cometiera una nueva falta grave durante el transcurso de la misma prueba, será excluido de la grilla de partida o de la clasificación final.

Art. 122: Detenida una prueba en disputa, los competidores que ingresen con sus máquinas al interior del circuito, sin la correspondiente autorización expresa de la CT, serán excluidos de la prueba en la que participen.

Art. 123: Los pilotos que en el transcurso de la competencia derriben los conos demarcadores de la pista, recibirán un recargo de Un (1) segundo por cada uno de ellos.

Art. 124: Cuando un piloto obstruya la pista de mala fe, en forma antideportiva o intencionada, habiéndose detenido por tal motivo la prueba en disputa, el piloto infractor será penado con exclusión parcial, no perdiendo los puntos ganados en la jornada hasta el momento de su exclusión; o exclusión total, en cuyo caso perderá todos los puntos obtenidos en la jornada; aplicándose tales conceptos según la gravedad y riesgo emergentes de la falta cometida.

Art. 125: En caso de suspensión de la prueba debido a una maniobra antideportiva de un piloto en perjuicio de otro, el procedimiento a seguir será el detallado a continuación:

- a) El competidor causante del inconveniente será sancionado partiendo desde nueve (9) metros atrás de la última fila de la grilla original de largada, al producirse el nuevo lanzamiento. De reiterarse la detención de la prueba, se utilizará para la ubicación de los penalizados, el mismo criterio que el expresado en el Art.117.-
- b) Si detenida la competencia se comprobara que – a consideración del CD - el incidente fue motivado por una maniobra permitida ó no ilegal de competencia, no se producirán penalizaciones, ubicándose a los pilotos en sus lugares originales de partida.
- c) Cuando por una maniobra incorrecta de un piloto hacia otro, éste último no pudiera participar de un nuevo lanzamiento de la prueba, por los inconvenientes ocasionados a su máquina, el piloto causante del incidente será excluido de la competencia.

Art. 126: Cuando un piloto salga de pista en carrera, para retornar a la competencia deberá esperar el paso del ultimo Piloto, si así no lo hiciere, el mismo será recargado con un mínimo de cinco (5) segundos en el tiempo final logrado, a los que se sumarán los recargos correspondientes a cada uno de los conos eludidos. En caso que se considere que lo hizo en forma inapropiada o peligrosa, será excluido en forma total de la prueba por el CD e informada su actitud al Tribunal de Disciplina de la FRADSO.

Art. 127: El piloto que supere a otro competidor con bandera amarilla, será retrogradado tantos puestos en el ordenamiento final, como los logrados a partir del momento de la infracción. Su nuevo tiempo final será el tiempo de su inmediato antecesor en la nueva clasificación, más un (1) segundo de recargo.

Art. 128: En caso de detenerse una prueba pre-final o final con semáforo de luz roja y/o bandera roja, a efectos del nuevo lanzamiento, el o los pilotos que cometieron la falta que produjo la detención, serán sancionados reubicándose en la grilla de partida, procediéndose de la siguiente manera:

- a) Si se comete la falta en el instante de la largada y el CD – de acuerdo a lo expresado en el Art. 91° - no optó por detenerla en su momento, el infractor será penalizado en el reordenamiento de la próxima largada, partiendo en el último lugar de la grilla o con la sanción que corresponda de acuerdo a lo reglamentado, ingresando luego los pilotos suplentes, si así correspondiese.
- b) Si en el transcurso de las vueltas corridas y hasta el momento de la detención de la prueba, en una misma maniobra de carrera el piloto derribara uno o más conos, en el reordenamiento se lo ubicará tantos puestos por detrás como acciones de este tipo haya tenido, considerándose los conos derribados en su totalidad.-
- c) Si en el transcurso de vueltas corridas un piloto cometiera una maniobra peligrosa, el CD podrá sancionarlo haciéndolo largar en el último puesto de la grilla en el nuevo ordenamiento. En el caso que la falta fuera grave, el CD podrá optar por su exclusión parcial de la competencia, haciendo ingresar un suplente si correspondiera.

Art. 129: Queda expresamente prohibido a pilotos, concurrente y mecánicos el ingreso al circuito sin autorización, como así también hacer reclamaciones de viva voz o de otra manera inconvenientes. Quien no observara esta forma de conducta, se hará pasible de penalidades que irán desde el descuento de los puntos logrados, hasta la expulsión del circuito mediante la fuerza pública, a criterio del CD. Si la infracción fuera cometida por mecánicos o concurrentes, se aplicará la sanción que corresponda la piloto que asisten.

Art. 130: Aquellos pilotos que habiendo sido engrillados para largar repechajes y/o semifinales, en virtud de no haber avisado oportunamente al JB de su decisión de no seguir participando de la jornada deportiva y luego no se presentaran en la línea de partida, serán sancionados con la aplicación de Tres (3) Apercibimientos por parte del CD, por incumplimiento de la reglamentación vigente al respecto (Art. 34°).

Art. 131: Los pilotos en cuyas máquinas de competición no se observara claramente el número otorgado a su unidad, serán pasibles de la aplicación de Una multa, por valor de 10 (diez) juegos de números, por parte del CD, por inobservancia de lo reglamentado en el Art. 38° del presente RGM.

CAPITULO XXVIII: INGRESO DE PILOTOS SUPLENTES

Art. 132: Los pilotos suplentes que deban ingresar en las semifinales, y pre final y final, podrán hacerlo por orden de suplencia, antes que se largue la competencia.

Art. 133: Todo auto de competición que sea cargado al vehículo de transporte (trailer u otro), desde el ingreso a boxes y hasta terminado el evento, sin la autorización correspondiente de la Comisión Técnica del C.M.S., será considerado como ABANDONO DE LA COMPETENCIA no pudiendo continuar compitiendo durante el resto de la jornada.

Art. 134: Los competidores suplentes que ingresen a la prueba final, ocuparán en la nueva grilla de partida los lugares disponibles inmediatamente posteriores al último piloto sancionado de la grilla de la largada anterior abortada. De producirse una nueva detención, y en caso de corresponder, se reubicarán los pilotos sancionados en ésta nueva oportunidad y a partir de allí – si correspondiese – se situarán los nuevos suplentes ingresantes, según el ordenamiento dispuesto por el Art. 97° del presente RGM.

CAPITULO XXIX: TIEMPOS EMPATADOS

Art. 135: En virtud que la composición de las distintas semifinales, pre-final y/o final depende de los tiempos obtenidos en las pruebas que llevan a esas instancias, cuando se produzcan empates en los mismos, el cuerpo de cronometristas cotejará con que puesto se logró el tiempo, siendo la mejor ubicación la que dé el privilegio. De persistir la igualdad se definirá por quien lo haya logrado en primer término. Sólo se efectuará un sorteo entre pilotos, cuando el tiempo se lograra en igual serie (puesta), con la finalidad de desempatar la posición lograda y al sólo efecto de confeccionar la grilla de la siguiente prueba. Para éste último caso los puntos se repartirán en partes iguales.

CAPITULO XXX: PUNTAJE A OTORGAR

Art. 136: Referente a la puntuación a otorgar en cada prueba, para tener acceso al mismo, se deberá cumplir con un mínimo de vueltas, computadas frente a la línea de sentencia, que para cada caso en particular, será según se detalla a continuación:

SERIES CLASIFICATORIAS:	Tres (3) vueltas.
SERIES REPECHAJES:	No otorga puntaje.
SERIES SEMIFINALES:	Cuatro (4) vueltas.
SERIES PREFINAL:	Tres (3) vueltas.
SERIE FINAL:	Largando.

El puntaje a otorgar en cada una de las pruebas, será el siguiente:

PUNTAJES PARA	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°	12°
SERIES	3,00	2,75	2,50	2,25	2,00	1,50	1,00	0,50	0,25			
SEMIFINALES	8,00	6,00	4,50	3,50	3,00	2,50	2,00	1,50	1,00	0,75	0,50	0,25
FINAL GANADORES	16,00	12,00	10,00	8,00	7,00	6,00	5,00	4,00	3,00	2,50	1,50	1,00

Art. 137: En la final y para el caso de suspensión obligada por accidentes antes del total de vueltas estipuladas, se otorga puntaje total a quien complete 5 (cincos) vueltas. Quienes hayan arribado con menor cantidad de vueltas, siempre que hayan largado la competencia recibirán puntos de acuerdo a su clasificación final, salvo sanción del CD. -

CAPITULO XXXI: CAMPEONATO – POSICIONES EMPATADAS

Art. 138: En los casos que dos o más pilotos sumen la misma cantidad de puntos en el campeonato, a efectos del ordenamiento en la tabla de posiciones se considerarán las siguientes alternativas:

- a) Se estimará la cantidad de primeros puestos obtenidos en finales por cada uno de los pilotos comprometidos en el empate de puntos, correspondiendo el mejor lugar de acuerdo a la mayor cantidad de finales obtenidas.
- b) En caso de persistir la igualdad, se analizará la cantidad de segundos puestos obtenidos en finales.
- c) Así sucesivamente se recorrerán todos los puestos de la final, pasando luego a considerarse los puestos en las prefinales, en las semifinales y en la series (no se tendrán en cuenta los repechajes), hasta lograr una diferenciación entre los pilotos.
- d) Agotadas todas estas instancias, la posición final en el campeonato se establecerá respetando el número de ranking que luzca en su vehículo, cada uno de los pilotos.

CAPITULO XXXII: SISTEMA DE CRONOMETRAJE Y PLANILLAS

Art. 139: Los tiempos oficiales de cada prueba serán registrados por los oficiales deportivos, cronometristas y planilleros del CMS con el visado del CD. El sistema a utilizar para la medición de tiempos se establece en el RPP adjunto al presente RGM.

Art. 140: Los tiempos oficiales de cada prueba serán registrados

CAPITULO XXXIII: COMISARIO DEPORTIVO

Art. 141: El CD será designado por la FRADSO, pudiendo cumplir esta función distintas personas por fecha.

Art. 142: Será la máxima autoridad de la prueba. Sus decisiones serán irrevocables y a la terminación de cada reunión elaborará un informe, que deberá elevar al COMITE EJECUTIVO de la FRADSO, dentro de las 48 horas de culminada la prueba, adjunto a la correspondiente planilla de clasificaciones.

Art. 143: Mediante la comprobación personal o por intermedio de autoridades de la prueba, el CD podrá penalizar en el acto, a los competidores infractores, con sanciones que podrán alcanzar hasta la exclusión parcial o total de la prueba, pudiendo aplicar todas las penalidades automáticas que prevé el RDA y éste RGM.

Art. 144: Asimismo, el CD podrá sancionar severamente a todo corredor que moleste o perjudique a otro competidor en forma intencional, por toque, cierre contra la cuerda o empalizada, o toda otra maniobra que se juzgue punible, atentando contra la seguridad de los demás competidores, autoridades o público en general.

Art. 145: Cualquier pedido de aclaración podrá ser formulado al CD única y exclusivamente por pilotos y/o concurrentes, una vez finalizadas la jornada. Ello sin perjuicio de apelar ante el TRIBUNAL DE DISCIPLINA por escrito, dentro de las 48 horas subsiguientes.

CAPITULO XXXIV: JEFE DE BOXES

Art. 146: Es el encargado de dirigir la actividad dentro de boxes, disponiendo el acceso a éste recinto de corredores, mecánicos, concurrentes y máquinas, controlando sus movimientos y preparando la salida a pista en la serie que les corresponda, informándoles sus ubicaciones y agilizando sus movimientos. Colaborará estrechamente con el CD, informando a éste de cualquier novedad en aquel sector.

Ordenará y controlará los sorteos para la series clasificatorias y dispondrá todo lo necesario para asegurar el orden, la continuidad de las series y del espectáculo.

Art. 147: Bajo ninguna circunstancia permitirá el ingreso de un piloto o colaborador al sector de pista, salvo que deba participar en la competencia siguiente, sin la autorización previa del CD.

Art. 148: Elaborará un informe pormenorizado de los casos de desorden o violación al presente RGM y/o RDA, el cual elevará de inmediato al CD, siendo su responsabilidad - por sí o por sus colaboradores - de mantener la vigilancia y control del sector y la elevación en tiempo y forma del informe de novedades que acontezcan en dicha área.

CAPITULO XXXV: COMISION TECNICA DEL CLUB MIDGISTAS DEL SUR

Art. 149: Antes de la iniciación del campeonato, se designará una CT compuesta de 3 (tres) miembros titulares, expertos en mecánica de automotores, y cuya misión específica será la que se detalla en los artículos que siguen.

Art. 150: Practicar las verificaciones establecidas en el Capítulo XII de éste RGM.

Art. 151: Dos de ellos deberán constituirse obligatoriamente en boxes, en todas las reuniones del campeonato, pudiendo desde la primer fecha revisar y examinar las máquinas inscriptas, a fin de verificar que las mismas se ajusten al RTM.

Art. 152: Asimismo antes de la iniciación de las competencias, la CT efectuará las revisiones técnicas y de seguridad que correspondan, a coches observados o accidentados en anteriores fechas, determinando así la observancia del RTM.

Art. 153: Intervenir ante el requerimiento del CD, cuando exista denuncia formal y procedente de un competidor sobre la máquina de otro. La denuncia, para su aceptación, deberá ser por escrito y acompañada por el importe de \$ 15.000,00 (Quince Mil pesos) con cheque, por cada piloto denunciado y por cada elemento mecánico denunciado, debiendo ser entregado el importe al CD, único depositario del mismo.

Art. 154: Ante la solicitud del CD, la CT tendrá amplias facultades para efectuar la verificación del desarme de la máquina denunciada, una vez concluida la serie final de la fecha del cuestionamiento. Si el corredor afectado, se opusiera al desarme o si se comprobara infracción al RTM de la categoría, el CD sancionará al piloto con la exclusión parcial o total de la prueba, teniendo el piloto una (1) hora para apelar dicha sanción, la que deberá presentarse por escrito y acompañada por el importe de \$ 20.000,00 (Veinte Mil Pesos) en cheque, debiendo ser entregado el importe al CD, único depositario del mismo. Todo esto sin perjuicio de las actuaciones que el TRIBUNAL DE DISCIPLINA DE LA FRADSO, estime que correspondan.

Art. 155: La CT deberá expedirse dentro de una (1) hora de culminado el desarme de la máquina denunciada. El arancel abonado por el denunciante le será devuelto si su denuncia tuviera resultado positivo, caso contrario, el 50 % de éste importe se le adjudicará al piloto denunciado como compensación y el 50 % restante pasará a la FRADSO.

Art. 156: En caso que la CT se declare incompetente, las actuaciones pasarán a la COMISION TECNICA de la FRADSO, quien se expedirá dentro de las 72 horas de culminada la prueba, efectuando ésta la revisión en su lugar de asiento habitual, para lo cual el CD realizará el traslado de las piezas cuestionadas, las que deberán estar debidamente precintadas e identificadas. En ese caso el 100% de la caución en el caso de que la denuncia sea negativa, se adjudicará a la FRADSO.

Art. 157: Ante un accidente y/o choque en pista, la CT pedirá autorización al CD para que otorgue el tiempo de reparación del o de los autos involucrados, como así quien autorice su posterior continuidad en la competencia.

Art. 158: En series clasificatorias o repechajes, la CT será la que permitirá el cambio del neumático averiado (no el juego), ante una avería y/o rotura del mismo comprobada por la CT, no habiendo tiempo de reparación libre.

Art. 159: Una vez lanzadas las competencias, los tiempos de reparación libre para cada uno de los pilotos participantes, serán de cinco (5) minutos en la prueba final, considerando en éste último caso lo dispuesto en el Art. 86°, tiempos todos los que comenzarán a contarse a partir del momento en que se autorice el inicio de los trabajos necesarios. Y también contarán con un tiempo de dos (2) minutos a partir de que el auto se encuentre en el sector de reparación (parque cerrado) para ir a buscar todos los elementos (herramientas, repuestos, etc.) para realizar la misma; no cumpliendo con este tiempo dicho auto quedará automáticamente fuera de competencia. Este Artículo es pura y exclusivamente para los Pilotos integrantes del Play Off.-

Art. 160: No corresponde otorgar en la misma prueba, un nuevo tiempo de reparación al piloto que ya se le hubiera concedido tal franquicia, aún en aquellos casos que la falla sea diferente a la originada en el primer tiempo de reparación concedido, salvo que el nuevo inconveniente mecánico sea como consecuencia directa de haberse visto involucrado con otros participantes en una acción de carrera derivada de un posterior lanzamiento y consecuente detención de la misma. Los Pilotos cuyos autos no se involucraron en el accidente, deberán obligatoriamente detenerse en la pre-grilla, no pudiendo tocar su auto, ni su puesta a punto bajo ningún concepto.

Art. 161: INTEGRANTES DEL PLAY OFF

- a) A los doce (12) primeros pilotos clasificados del Campeonato hasta la fecha Doce (12°) inclusive, junto con aquellos pilotos que hayan ganado una final, independientemente del puesto donde se encuentren clasificados hasta esa fecha, serán los integrantes del PLAY OFF.
- b) Aquel piloto que en la etapa regular faltase dos fechas consecutivas o tres alternadas, cualquiera fuese el motivo, se le permitirá participar del PLAY OFF, debiendo largar las series en segunda fila.

Art. 162: Sin perjuicio de lo transcrito en los artículos 153 y 154, por requerimiento del CD, la CT podrá revisar por medio de sorteo con bolillero, los siguientes elementos:

BOLILLA N° 1	MOTOR
BOLILLA N° 2	TRANSMISION
BOLILLA N° 3	CHASIS, CARROCERÍA Y SEGURIDAD
BOLILLA N° 4	JAULA ANTIVUELCO Y SUSPENSIÓN

Art. 163: Queda a criterio del CD la verificación de otro elemento del auto, que no estén en el punto anterior.

Art. 164: En la verificación técnica a realizarse luego de concluida la final de la noche, se controlarán los autos del ganador de la competencia y al ubicado en segunda posición, a los que se agregará un tercer auto elegido por sorteo entre los restantes participantes de la final. -

Art. 165: Los vehículos elegidos para desarme disponen de un tiempo máximo de cuarenta y cinco (45) minutos para iniciar el mismo, contados a partir del momento de bajarse la bandera a cuadros al último competidor de la serie final recientemente disputada. Excedido dicho plazo, el piloto será sancionado con la exclusión total de la fecha.

Art. 166: Para los casos que se encontraran irregularidades al RTM, las penas serán las mismas que las expresadas en el artículo 154° del presente RGM.

CONDICIONES PARA SER CAMPEON:


Art. 167: Para obtener el título de Campeón de la categoría, el piloto deberá haber ganado como mínimo una de las finales en el campeonato en curso.

CUBIERTAS:

Art. 168: Si se detectara que las cubiertas (marca Black) utilizadas por el piloto, no fueran las otorgadas por el CMS, con su misma numeración, éste perderá todos los puntos obtenidos hasta ese momento y por el resto del campeonato.

Dicho piloto quedará automáticamente excluido del torneo.

El presente Reglamento de Carrera ha sido Visado y aprobado por el Comité Ejecutivo de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo N° 3 Zona Sudoeste, con fecha 04 de Octubre de 2017.



AGRIM RAUL D'AMICO
SECRETARIO
FRAD 3 SUDOESTE