



*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

FIAT UNO

PISTA

REGLAMENTO

CAMPEONATO

AÑO 2020

CATEGORIA FIAT UNO PISTA

REGLAMENTO DE CAMPEONATO

La Federación Regional de Automovilismo Deportivo N°3 Zona Sudoeste (F.R.A.D.N°3 SO), organizará y fiscalizará el Campeonato de la categoría Fiat Uno Pista.

El Campeonato comprende las competencias que están incluidas en el correspondiente calendario anual que se realice al efecto. Podrán incluirse además, competencias en que Sport Prototipos comparta el escenario con categorías a nivel nacional.

Todas las partes involucradas, organizadores, concurrentes, pilotos, y oficiales deportivos se comprometen a aplicar, respetar, y observar el Reglamento Deportivo Automovilístico (R.D.A.), el Código Deportivo Internacional (C.D.I.), el presente Reglamento de Campeonato, el Reglamento Particular de la Prueba (R.P.P.) y toda norma que se legisle en el futuro.

Este Reglamento de Campeonato entra en vigor el 1° de Enero de 2020 y reemplaza todo otro Reglamento de Campeonato similar emitido con anterioridad.

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
- Comisarios de Pista
- Jefe de Seguridad
- Jefe del Servicio Médico
- Banderilleros

Por la F.R.A.D. N°3 SO

- Comisario Deportivo o Colegio de Comisarios Deportivos
- Comisario Técnico
- Oficiales Cronometristas
- Oficiales Deportivos
- Oficiales afectados al Auto de Seguridad

Todas las autoridades deportivas actuarán en cumplimiento de los derechos y deberes establecidos en el presente Reglamento de Campeonato, Reglamento Técnico Fiat Uno Pista., Reglamento Particular de la Prueba. R.P.P. y lo determinado por el R.D.A.

Por FIAT UNO PISTA

- Comisión Directiva (C.D.F.U.)
- Comisión Técnica FIAT UNO (C.T.F.U.)

Art. 2°.- Obligaciones del Organizador

El Organizador de competencias para el Campeonato de la categoría Fiat Uno Pista deberá cumplimentar los siguientes requisitos básicos:

- ✓ deberá ser:
 - Un club afiliado a la F.R.A.D. N°3 SO
 - Una Asociación de Pilotos reconocida,
- ✓ presentar con una anticipación mínima de quince (15) días el R.P.P., el organigrama del evento y el Manual de Seguridad para ser aprobados por la F.R.A.D. N°3 SO con la debida antelación,
- ✓ con diez (10) días de anticipación deberá remitir la Póliza de Seguro de Espectador,
- ✓ remitir a la F.R.A.D. N°3 SO copia de la autorización para la realización del evento emitida por la autoridad correspondiente.

El no cumplimiento de los requisitos enumerados en tiempo y forma podrá implicar la no autorización de la competencia.

Art. 3º.- 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 con el Concurrente de asegurar que se cumplan y aceptar Reglamento Técnico Fiat Uno Pista vigente.

Los concurrentes deben asegurar que sus autos cumplan con las condiciones de elegibilidad y seguridad durante todas las prácticas y la carrera.

La inscripción y posterior presentación de un auto a 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. 4º.- Cobertura Médica

Todos los pilotos en el momento de la Verificación Previa deberán acreditar poseer cobertura médica para el caso de accidentes en competencias automovilísticas.

Solamente serán aceptados los sistemas de medicina prepaga si son presentados con un certificado fehaciente de cobertura especial para competencias automovilísticas emitido por el prestador, que deberá ser de reconocida actuación en el medio en coberturas de alto riesgo.

Quien no disponga de cobertura médica acreditando su vigencia no podrá participar en la competencia.

Art. 5º.- Vehículos admitidos

Serán admitidos todos los vehículos que se hallen encuadrados en la reglamentación técnica de la categoría Fiat Uno Pista.

CARACTERISTICAS DEL CAMPEONATO

Art. 6º.- Cantidad de Competencias

El Campeonato tendrá nueve (9) fechas, incluidas en el calendario deportivo, publicado por la F.R.A.D. N°3 SO.

En el caso que se tratarse de una competencia especial, una invitación de otra categoría o club que resultare beneficiosa para la categoría, fuera de las 9 competencias incluidas en el calendario deportivo por F.R.A.D. N°3 SO., se podrá anexas una competencia más y deberá ser aprobada por Comisión Directiva de la A.P.S.P. (C.D.A.P.S.P.) y comunicado previamente en los plazos estipulados a F.R.A.D. N°3 SO.

En caso que algunas de las competencias programadas, resultaren de imposible realización, comprobada por la F.R.A.D. N°3 SO, este número será reducido hasta un mínimo de ocho (8) fechas puntuables.

Por razones de fuerza mayor F.R.A.D. N°3 SO determinara la cantidad de competencias a realizar o anulación del mismo.

Art. 7º.- Última carrera del año

En esta competencia queda expresamente prohibida la participación a cualquier piloto que no hubiera intervenido por lo menos en una carrera del presente campeonato. Salvo autorización de la Comisión Directiva de FIAT UNO PISTA quien podrá validar la participación a la misma.

Art. 8º.- Mínimo de Participantes

Para que una carrera otorgue puntaje para el Campeonato, en la prueba final deberán largar la cantidad mínima de ocho (8) automóviles de la categoría.

Salvo decisión de la F.R.A.D.3 SO que considere puntaje la Prueba Final con menor cantidad de autos en pista.

Art. 9º.- Puntaje

Se otorgarán diez (10) puntos por "Presentación" en cada fecha.

Se considerará como "Presentación", cuando el piloto haya cumplido con la Verificación Previa Administrativa y haya aprobado la Verificación Técnica Previa a realizarse en el circuito.

Cada Prueba de Clasificación otorgará los siguientes puntajes:

<i>Puesto</i>	<i>Puntos</i>
1º	5
2º	3
3º	1

Cada Prueba Final otorgará los siguientes puntajes:

<i>Puesto</i>	<i>Puntos</i>	<i>Puesto</i>	<i>Puntos</i>
1º	20	6º	7
2º	17	7º	5
3º	14	8º	3
4º	11	9º	2
5º	9	10º	1

En la última fecha de la Etapa Regular y en la última fecha de la Copa Campeonato se otorgará puntaje y medio, es decir un 50% de puntos extras a lo detallado anteriormente.

Art. 10°.- Puntuación en Pruebas Suspendidas

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

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

Art. 11°.- Puntuación en clasificaciones, competencias. empatadas.

Se entregaran entre los participantes empatados, puntaje igual al que correspondiere al puesto empatado, (a cada participante la misma cantidad de puntos.) y el puesto subsiguiente en puntos quedara desierto.

Art. 12°.- Copa Campeonato

La Copa Campeonato es un torneo a desarrollarse en forma paralela durante las últimas cuatro (4) fechas que proclamará al Campeón de la Temporada.

Cumplida la etapa regular (compuesta por las primeras cinco fechas) clasificarán a la Copa Campeonato el 50% del promedio de pilotos que hayan participado durante la etapa regular. Si esta cifra resulta un número decimal, se considerará el entero inmediato superior. En la Copa Campeonato los aspirantes al título comenzarán el torneo con los puntos otorgados por "Presentación" durante la etapa regular, a excepción del piloto ubicado en la primera posición de la etapa regular que lo hará con diez (10) extras.

Los pilotos sumarán para la Copa Campeonato los mismos puntos que para el Campeonato tradicional.

Dos de "Último Minuto": al finalizar la 8ª fecha, los 2 (dos) mejores pilotos de la tabla general, sin tener en cuenta a los de última fecha.

Los pilotos de "último minuto" ingresarán a la Copa Campeonato, sumándose a los ya participantes, con un puntaje que resultará de la suma de los puntos logrados por ellos en las fechas 6ª, 7ª y 8ª y los puntos por presentación obtenidos durante la Etapa Regular.

Art. 13°.- Caso de empate en puestos del Campeonato o en la Copa Campeonato

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

En caso de empate en el que hubiera dos o más pilotos con la misma cantidad de puntos en el Campeonato, 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.

Si mediante la aplicación del procedimiento descrito en el presente artículo no se llegara a producir el resultado, la F.R.A.D. N°3 SO determinará un ganador, según los criterios que considere adecuados.

Art. 14°.- Condiciones para ser Campeón

Obtendrá el título de Campeón el piloto mejor ubicado en la Copa Campeonato que hubiere ganado por lo menos una Prueba Final en el transcurso del Campeonato anual.

Art. 15°.- Numeración

Durante todas las competencias automovilísticas los vehículos participantes, deberán llevar en los lugares establecidos en el presente artículo, el número identificador que al piloto le haya sido asignado por la F.R.A.D. N°3 SO.

Las cifras que conforman el número de competición serán de color blanco, sobre un rectángulo de color negro.

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.

Las dimensiones mínimas de las cifras deberán ser las siguientes:

- ✓ Espesor del trazo: 4 (cuatro) centímetros para el área lateral y 3 (tres) centímetros para la trompa.
- ✓ Altura: 25 (veinticinco) centímetros para el área lateral y 20 (veinte) centímetros para la trompa del automóvil.

El número identificador deberá estar ubicado en ambos lados del vehículo (vidrio trasero lateral) y en la trompa del automóvil.

Se deberá inscribir en los laterales, el nombre junto con el grupo sanguíneo y factor RH del piloto con caracteres de 6 (seis) centímetros de altura mínimo.

Art. 16°.- Licencias

Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato, los pilotos deberán poseer licencia otorgada por la F.R.A.D. N°3 SO exclusivamente.

En caso de competir algún piloto con Licencia Nacional, el mismo tendrá derecho a los premios que le correspondan por su clasificación, pero a los efectos del puntaje su ubicación no será tenida en cuenta. Los puntos correspondientes al piloto con Licencia Nacional, serán asignados a los pilotos con licencia otorgada por la F.R.A.D. N°3 SO que les siguieran en las clasificaciones puntuables.

Es obligación de los Pilotos y Concurrentes al hacer el trámite de licencias, proceder a la entrega de las fotos correspondientes y presentarse a firmar la licencia con toda la documentación requerida 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.

Art. 17°.- Debutantes

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 podrá tomar una prueba de suficiencia cuyas exigencias serán determinadas por las autoridades de la prueba.

CONDICIONES GENERALES PARA CADA FECHA

Art. 18°.- Inscripciones

Las inscripciones deberán efectuarse en la sede del organizador y/o en la F.R.A.D. N°3 SO. No se aceptarán inscripciones colectivas.

Las inscripciones podrán realizarse por telegrama, e-mail, fax emitido antes de la fecha y hora de cierre de la inscripción conteniendo las siguientes especificaciones:

- ✓ nombre y apellido del Piloto y Concurrente, expresando sus licencias,
- ✓ competencia para la que se solicita la inscripción,
- ✓ designación del vehículo con el que participará.

La inscripción efectuada en estas condiciones, se perfeccionará mediante firma del formulario oficial en oportunidad de la asistencia del inscripto a la Verificación Administrativa Previa a la competencia.

Quien por el motivo que fuera no llegará a inscribirse antes de la hora de cierre, quedará impedido de efectuar la clasificación si el Comisario Deportivo le permitiera inscribirse fuera de lugar y horario establecido. El piloto será ubicado en el último lugar de la grilla de partida.

Art. 19°.- Verificaciones Previas

Previa Administrativas

Las verificaciones previas de licencias e inscripciones de los Pilotos y Concurrentes se realizarán salvo excepciones autorizadas por la F.R.A.D. N°3 SO, el día y horario establecidos en el lugar que se determine dentro del escenario donde se disputen las pruebas conforme a lo indicado en el R.P.P.

Ningún piloto podrá salir a pista sin que haya cumplimentado este trámite perfeccionando la inscripción según lo establecido en el artículo 18°.

Todo participante que tenga pendiente el pago de multas aplicadas con anterioridad no podrá realizar el trámite administrativo hasta tanto no regularice su situación, siendo Concurrente y Piloto, solidarios con la responsabilidad del pago de las mismas.

Art. 20°.- Reunión Obligatoria

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

La inasistencia de los Pilotos será sancionada con una multa, que fijarán los Comisarios Deportivos, la cual por cada reiteración durante el transcurso del campeonato podrá ser duplicada, no siendo apelable y debiendo ser abonada en el momento de su notificación, no pudiendo participar de ninguna prueba hasta tanto no sea cumplimentado el pago.

Si algún Piloto no puede asistir, por caso de fuerza mayor y por una situación especial, aprobada por los Comisarios Deportivos, podrá ser representado por su Concurrente o por un integrante de la Comisión Directiva Fiat Uno Pista.

CARACTERÍSTICAS DE LAS PRUEBAS

Salvo excepciones autorizadas por la F.R.A.D. N°3 SO, todas las pruebas de este Campeonato deberán ser organizadas con las siguientes características:

Art. 21°.- Pruebas de Entrenamientos Oficiales

Se deberán prever tandas de entrenamientos oficiales que serán cronometradas, con la participación de todos los pilotos. No podrán ser de menos de dos tandas el día sábado y una el domingo.

Las tandas de entrenamientos deberán tener una duración no menor a los doce (12) minutos, las cuales deberán finalizar con una antelación de una hora para el inicio de la Prueba de Clasificación o de la Primera Final según corresponda.

Los horarios y la cantidad de tandas serán presentados por el organizador en el Reglamento Particular de la Prueba.

Art. 22º.- Pruebas de Clasificación

La Prueba de Clasificación se desarrollará en una tanda de diez (10) minutos de duración. Los automóviles saldrán a pista en dos grupos, de similar cantidad de participantes. Los grupos se conformarán de acuerdo al Ranking, participando del primer grupo, los mejores de este ordenamiento.

Para determinar el Ranking, se seguirá el siguiente criterio:

- En las dos primeras competencias del Campeonato, el ordenamiento se hará de acuerdo a las posiciones finales del Campeonato del año anterior. Para quien no haya participado del mismo se tendrá en cuenta el número que le asigne la F.R.A.D. N°3 SO.
- A partir de la tercera fecha el orden se efectuará de acuerdo a las posiciones en el Campeonato del año en curso. Para quien no haya participado del mismo se tendrá en cuenta su número identificadorio.

Los pilotos solo podrán intervenir en la tanda que les fue asignada. En caso de fuerza mayor y por una situación especial, aprobada por C.T. e informado a C.D., podrá cambiar de tanda.

Las Tandas de Clasificación se desarrollarán a "Box Cerrado", es decir que durante su transcurso los autos bajo ningún concepto podrán recibir atención mecánica por parte de sus equipos, ni tampoco ingresar a los garajes o a la parte interna de boxes. Quien no cumpla con esta disposición será excluido de la tanda.

La salida a pista será por en las dos primeras competencias ordenadas por el ranking del año anterior y a partir de la tercera fecha ordenado por la posición en el campeonato del año en curso.

Si al determinar la habilitación de pista en clasificación, el piloto que no lo hiciera será superado por los pilotos que lo preceden.

Al término de las tandas de Clasificación se ordenarán los mejores tiempos obtenidos por cada participante de menor a mayor, quedando definido de este modo el ordenamiento de largada y la integración de la Grilla de partida de la Primera Final.

Art. 23º.- Suspensión de las Pruebas de Clasificación

Si por razones de fuerza mayor no se pudieran realizar las Pruebas de Clasificación o las mismas quedarán inconclusas, el ordenamiento de largada para la Primera Final será de acuerdo al Ranking, establecido de acuerdo al artículo anterior.

Art. 24º.- Interrupción de la Clasificación

A partir del momento en que se muestre la bandera roja finalizará la toma de tiempos. Todos los autos reducirán de inmediato la velocidad y se dirigirán directa y lentamente a la línea de bandera roja, o donde las autoridades de la prueba lo determinen y esperarán las indicaciones de las autoridades de la prueba. Los autos quedarán en régimen de Parque Cerrado, no pudiendo ser asistido por ningún mecánico o colaborador, quedando excluido de la clasificación quien así lo hiciera.

Los Pilotos deben tener en cuenta que:

- Los autos de carrera y servicios pueden estar en la pista,
- El circuito puede estar totalmente bloqueado por un accidente,
- Las condiciones climáticas pueden haber hecho que el circuito sea intransitable a velocidad de carrera.

Si una tanda de clasificación fuese interrumpida por razones de fuerza mayor, esta continuará por el tiempo que falte para completar los diez minutos, siendo el reinicio del cronometraje cuando el primer auto se aproxime a la Dirección de la Prueba.

Si al interrumpir las pruebas se hubiese cumplido con el 80% del total del tiempo estipulado estas podrán ser dadas por cumplidas, según lo establezcan los Comisarios Deportivos, lo cual no la transforma en atípica.

Durante el tiempo que dure la interrupción se podrán recuperar los automóviles que hayan quedado en pista, pero estos no podrán continuar y quedarán en régimen de Parque Cerrado.

En caso de que una o mas tandas hubiesen sido interrumpidas, no se aceptará reclamo alguno en cuanto a los posibles efectos producidos por las interrupciones en la clasificación.

Art. 25º.- Empate en Pruebas de Clasificación

En caso de empate en las Tandas de Clasificación, el mejor tiempo el será acordado a quien lo realice primero en tiempo neto.

Art. 26º.- Anulación de tiempos en la 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 su exclusión definitiva de la competencia, éste podrá disponer la anulación de sus tiempos. Puede el participante largar en el último puesto de la grilla solo en el caso que el número de autos admitidos por el circuito lo permitiera.

Art. 27º.- Pruebas de Clasificación "Atípicas"

Cuando las Pruebas de Clasificación se lleven a cabo en condiciones climáticas distintas, es decir, que alguno de los grupos gire 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 las Tandas de Clasificación, se conforme de manera “atípica”. En estos casos se procederá de la siguiente manera:

- ✓ Se tomará 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 la Primera Final.

La determinación de que la Prueba de Clasificación sea declarada “atípica”, es resolución exclusiva de los Comisarios Deportivos y tal decisión es inapelable.

Art. 28°.- Grilla de Largada

El Piloto que haya realizado el mejor tiempo de clasificación, para la Primer Final, o a quién corresponda largar desde la mejor ubicación en la Segunda Final, serán asignados a los lugares, de acuerdo a grilla preestablecida en cada autódromo.

Todos los pilotos que no hubieran registrado tiempos de Clasificación y estuvieran habilitados para largar la Primera Final, serán ordenados por Ranking, para ocupar los lugares disponibles. El mismo criterio se utiliza para aquellos pilotos que no hubieran participado de la Primera Final y estuvieran habilitados para largar la Segunda Final.

Una vez conocida la grilla definitiva firmada por los Comisarios Deportivos, los lugares de cualquiera de los pilotos que no larguen, serán dejados libres, conservando los demás autos su ubicación que les correspondía inicialmente.

Art. 29°.- Pruebas Finales

Se disputarán dos (2) Pruebas Finales por fecha.

En circuitos con una extensión de hasta 2500 m. se correrá como mínimo de recorrido 30 Km por cada final. En circuitos con una extensión de más de 2500 m. se correrá como mínimo de recorrido 40 Km por cada final.

Para la Primera Final, el orden de largada estará dado por el orden de la clasificación.

Para la Segunda Final, el orden de largada será con el sistema de grilla invertida, la que se conformará de la siguiente manera:

- Si de la Primera Final tomaron parte no más de doce (12) autos, se invertirán los cuatro (4) primeros puestos; es decir que quien haya finalizado cuarto en la Primera Final largará desde la primera posición, quien finalizó tercero desde la segunda, y así hasta completar las cuatro primeras ubicaciones.
- Si de la Primera Final tomaron parte trece (13) y hasta veintidós (22) participantes, se invertirán los seis (6) primeros puestos; es decir que quien haya finalizado sexto en la Primera Final largará desde la primera posición, quien finalizó quinto desde la segunda, y así hasta completar las seis primeras ubicaciones.
- Si en la Primera Final tomaron parte veintitrés (23) o más participantes, se invertirán los ocho (8) primeros puestos; es decir que quien haya finalizado octavo en la Primera Final largará desde la primera posición, quien finalizó séptimo desde la segunda, y así hasta completar las ocho primeras ubicaciones.

Para ser afectado por la inversión de grilla, además de clasificarse en los puestos establecidos, el participante debe haber cumplido con el total del recorrido de la Primera Final.

Art. 30°.- Máximo de participantes

Será el establecido para cada circuito por la F.R.A.D. N°3 SO o el determinado 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.

Art. 31°.- Pilotos Suplentes

Si la cantidad de Pilotos es mayor que el Número Máximo de Participantes, quienes ocupen los puestos excedentes en el ordenamiento correspondiente, serán Pilotos Suplentes.

Si uno o más de los pilotos titulares no puede tomar parte de alguna de las Pruebas Finales, la grilla se conformará dejando libre los lugares de los titulares que no participen, y ubicando tantos suplentes como titulares no participen, al final de la misma según el orden establecido.

Art. 32°.- Procedimiento de Largada

Deberá ser Largada Detenida.

La grilla será una formación escalonada, 1 x 1 separada un mínimo de siete (7) metros entre cada auto y la señal de largada será dada por medio de luces por el largador.

Diez (10) minutos antes de la hora establecida para la largada los automóviles habilitados abandonarán los boxes para cubrir una vuelta de reconocimiento. Quien no salga de boxes en los cinco (5) minutos posteriores a la apertura de los mismos, largará 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. El cierre de boxes podrá ser anunciado con señal sonora, semáforo rojo o con Bandera Amarilla quieta.

Si en la vuelta de reconocimiento para armar la grilla de cualquiera de las Pruebas Finales, un auto quedase detenido en algún lugar del circuito, podrá ser asistido y remolcado hasta el sector de boxes en donde deberá reparar, se puede empezar a trabajar en reparar el vehículo que quedo en la vuelta de reconocimiento. Luego este auto partirá en último lugar.

La aproximación de la largada será anunciada por carteles indicadores mostrando 5, 3 y 1.

a) Cartel de 5

Comienzo de la cuenta regresiva, se deberá abandonar el sector de la grilla, solo los pilotos, Oficiales Deportivos y personal técnico de los equipos podrán permanecer. A partir de este momento los mecánicos no podrán atender los vehículos (salvo lo previsto en el punto b), cualquier trasgresión a esta disposición podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos ubicando al infractor 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 o asistidos mediante un sistema de batería externo desde fuera del vehículo.

b) Cartel de 3

Cuando sea exhibido este cartel, en forma inmediata todo el personal técnico y colaboradores de los equipos deberá abandonar la grilla.

Si algún vehículo no hubiera arrancado durante este cartel, será retirado de la grilla y largará desde boxes, o bien, si al ser empujado por los auxiliares logra arrancar, perderá su ubicación en la grilla y se deberá ubicar en la última posición.

c) Cartel de 1

Después que haya sido mostrado, una bandera verde será flameada para indicar que los autos deben avanzar y cubrir una vuelta completa al circuito, manteniendo sus posiciones de orden de largada.

En la vuelta previa adelantarse a otro auto o ensayar largada está prohibido.

Cualquier Piloto que no pueda largar deberá agitar sus brazos y luego que el resto de los autos haya partido, los Oficiales Deportivos autorizarán a empujar el vehículo. Si arranca, perderá su ubicación en la grilla y se deberá ubicar en la última posición. Si no arranca, deberá ingresar a los boxes por el lugar más cercano pudiendo largar desde este sector.

Una vez ingresado a la calle de boxes, recién ahí sus mecánicos podrán solucionar el problema para largar desde ese sector, según lo establecido en el presente 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, pero logra reiniciar la marcha por sus propios medios, y antes de ser pasado por la totalidad de los autos que conforman 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 en la última posición.

d) Cuando los autos regresen de su Vuelta Previa, frenarán totalmente manteniendo sus motores en marcha, cada uno en su posición en la grilla.

Si durante el transcurso de la vuelta previa, repentinamente comenzara a llover, en la línea de largada será mostrado el cartel de **Largada Demorada**.

A partir de ese momento, el Procedimiento de Largada comenzará no antes de quince (15) minutos, y se dará inicio a la largada desde el "Cartel de 5".

Todo auto que ingrese a boxes, deberá largar desde este sector, salvo que los Comisarios Deportivos determinen la apertura de los boxes.

Se mostrará un cartel de **Pista Húmeda**.

La carrera será reducida en una vuelta.

La nueva largada se realizará según lo establecido en el artículo de largada con pista húmeda.

Si el volumen de agua en la pista es tal que no se puede girar sin peligro, aún con cubiertas para lluvia, los Comisarios Deportivos podrán demorar la largada hasta que las condiciones de la pista mejoren.

e) El largador viendo que todos los autos estén detenidos mostrará un cartel con el número cinco (5), que indicará que faltan cinco (5) segundos para encender la luz roja.

Una vez encendida la luz roja y entre no menos de tres (3) segundos y no más de cinco (5) segundos, el largador apagará la luz roja lo que indicará el inicio de la competencia.

f) Si después de volver de la vuelta previa, el motor de un auto se detiene o el piloto está imposibilitado de largar, deberá agitar sus brazos.

Si existiera un problema cuando los autos vuelven de la vuelta previa, se procederá como sigue:

- Si un participante tuviera problemas y la luz roja todavía no ha sido encendida o sin apagar la luz roja si estuviera prendida, el largador mostrará una bandera amarilla agitada y el cartel de largada demorada.
- Con excepción del auto que tuvo problemas, el resto dará una nueva vuelta previa y luego que lo superen todos los participantes el vehículo con inconvenientes será asistido por los oficiales deportivos quienes si no logran ponerlo en marcha lo retirarán de la grilla o lo ingresarán a boxes, según 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.
- Si no logra ponerlo en marcha, será retirado a boxes de donde podrá largar una vez largada la competencia cuando se apague el semáforo rojo.

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

No está permitido ningún reaprovisionamiento en la grilla.

g) Si al largarse la carrera con semáforo rojo apagado, un auto quedara inmóvil en la grilla con evidentes signos de no poder continuar normalmente, los Comisarios de Pista o sus auxiliares, esperarán un breve lapso para que el participante continúe la carrera por sus propios medios. Si no lo logra continuar, los auxiliares deberán empujar el auto hasta los boxes por el trayecto más corto ó a un lugar seguro.

Si el piloto logra arrancar por ayuda de los auxiliares ó, estando en boxes sus mecánicos logran darle arranque, podrá continuar la competencia.

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

Art. 33°.- Largada con Pista Húmeda

El procedimiento de largada hasta la bandera verde será el reglamentado en el artículo anterior.

A partir de que la misma sea exhibida, se inicia el primer giro previo con Auto de Seguridad.

Al cruzar la línea de sentencia frente a la Torre de Control y durante las dos siguientes vueltas, los autos continuarán alineados detrás del Auto de Seguridad como reconocimiento de pista debiendo mantener sus posiciones. Cuando estén por cumplir la tercera vuelta, el Auto de Seguridad se retirará de la pista y a partir del momento en que el primer auto de la fila pase por la línea de cronometraje, comenzará la toma de tiempos y la cuenta de vueltas a recorrer.

Durante el transcurso de las vueltas indicadas precedentemente, para el caso de pérdida de posiciones, rige la misma reglamentación que para la Vuelta Previa de una largada normal.

El adelantamiento será penalizado según lo reglamentados en la intervención del Auto de Seguridad.

Art. 34°.- Falsa Largada

En todas las competencias serán colocados jueces de largada.

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

La falsa largada será penalizada mediante la aplicación de recargo en tiempo.

La penalización por falsa largada será de 5 segundos hasta 1 minuto según lo determinen los Comisarios Deportivos.

Esta sanción es inapelable.

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

Art. 35°.- Interrupción de una carrera

En caso que se hiciera necesario detener la carrera porque el circuito esta bloqueado por un accidente o por las condiciones climáticas o de otro tipo, que hacen que no se pueda continuar, el Comisarios Deportivo ordenará 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.

La clasificación será la correspondiente a la penúltima vuelta anterior a la vuelta en que se dio la señal de detención.

Los Pilotos deben tener en cuenta que:

- Los autos de carrera y servicios pueden estar en la pista,
- El circuito puede estar totalmente bloqueado por un accidente,
- 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 de vueltas completadas, por el primero de la carrera antes de que fuera dada la señal para detener la competencia.

Caso A:

Menos de 2 (dos) vueltas completas desde la largada. Si la carrera puede volver a largarse, se aplicará:

- i. La largada original se considera nula y carente de validez.
- ii. La distancia de carrera será reducida en 2 (dos) vueltas.

En caso que exista más de una interrupción en estas condiciones los Comisarios Deportivos evaluarán la necesidad de una mayor reducción de vueltas.

- iii. Todos los pilotos que tomaron parte en la largada original serán admitidos en la nueva largada.
- iv. 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.
- v. La carrera se volverá a largar en cuanto las condiciones de pista así lo permitan.

- vi. Cuando el circuito se encuentre en condiciones para reiniciar la prueba, los Comisarios Deportivos habilitarán la misma, luego se cerrarán los boxes y los autos que no puedan ocupar su posición en la grilla podrán largar desde boxes.
- vii. No se aceptará el ingreso de autos suplentes. La grilla se ordenará quedando vacíos los lugares de quienes no larguen desde su posición.
- viii. –
- ix. No se permitirá ninguna recarga de combustible bajo pena de exclusión, salvo en los lugares destinados para tal fin.

Caso B:

Más de 2 (dos) vueltas cumplidas desde el inicio de la competencia, pero menos del 75% de la distancia.

- i. Los autos se mantendrán en la Línea de Bandera Roja en régimen de Parque Cerrado, no se puede hacer ninguna reparación en los mismos.
- ii. Los boxes estarán cerrados.
- iii. La carrera se considerará en dos partes, la primera de las cuales terminó al final de la penúltima vuelta anterior a la vuelta en que se dio señal de detención.
- iv. El recorrido de la segunda parte será de 1 (una) vuelta menos que el recorrido original de la carrera menos la primera parte y en el procedimiento de largada se efectuará vuelta previa.
- v. La grilla para la segunda parte será la standard con los autos dispuestos en el orden en que terminaron la primera parte.
- vi. 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 producida la nueva largada.
- vii. Ningún auto suplente será aceptado.
- viii. La nueva largada se producirá en cuanto las condiciones de pista así lo permitiese a partir del inc. a) del Procedimiento de Largada.
- ix. Ningún trabajo en el auto se podrá efectuar en la nueva grilla. Solo por razones de seguridad se podrá cambiar neumáticos Slick por neumáticos de lluvia.
- x. No se permitirá ninguna recarga de combustible.
- xi. La clasificación final será por suma de tiempos y vueltas.

Caso C:

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 vuelta anterior, cumplida por el primero de la carrera en el momento que se dio la señal de detención.

Para cualquiera de los casos, toda infracción a lo reglamentado, será penalizada con la exclusión del piloto responsable.

Art. 36°.- Neutralización

En caso de un accidente o incidente motivo por el cual el circuito este parcialmente bloqueado o se presente una situación en la cual el personal, los vehículos de rescate o los pilotos estén corriendo tal situación de peligro tal que la bandera amarilla no resulte ser suficiente, se procederá a neutralizar la competencia.

La orden de neutralización será dada por el Comisario Deportivo, teniendo en cuenta que, pese al accidente o incidente, se puede circular por ese sector sin inconvenientes.

La neutralización será mediante la utilización del **Auto de Seguridad (AS)**.

AUTO DE SEGURIDAD

- a) La intervención del mismo se puede ordenar en cualquier momento de la competencia.
- b) Deberá tener en el techo como mínimo dos luces giratorias amarillas.
Será conducido por un conductor experimentado que podrá ser designado por la FRAD N° 3 SO.
- c) Cuando se dé la orden de movilizar al Auto de Seguridad, todos los puestos de observación, incluyendo la línea de llegada exhibirán banderas amarilla inmóviles y un cartel con las letras "AS", que deberá mantenerse hasta que finalice la intervención.
- d) El Auto de Seguridad, con sus luces giratorias amarillas encendidas, partirá desde el lugar designado, e ingresará a la pista sin importar en que lugar se encuentre el puntero, circulando a velocidad regular pero inferior a la de carrera. Si algún participante circulando a velocidad de carrera se encuentra repentinamente con el Auto de Seguridad ingresando a la pista, no será penalizado si lo sobrepasa.

e) Todos los competidores se alinearán detrás del Auto de Seguridad manteniendo la misma velocidad que éste. Desde el momento que se muestren los carteles con "AS" todo adelantamiento quedará prohibido, salvo que un auto reciba la orden de hacerlo desde el Auto de Seguridad.

Entre el Auto de Seguridad y el primero de la fila se mantendrá un espacio aproximado a cinco (5) autos y a partir de este, se posicionarán el resto de los participantes en forma compacta.

f) Cuando los Comisarios Deportivos se lo ordenen, desde el Auto de Seguridad se indicará a todo auto que se encuentre entre dicho vehículo y el puntero, que debe adelantarse. Estos continuarán la marcha a velocidad reducida y sin adelantarse hasta que lleguen a la línea de autos que se encuentran detrás del Auto de Seguridad. Asimismo lo harán quienes reingresen a pista.

g) Mientras el Auto de Seguridad está en funcionamiento, los competidores podrán detenerse en sus boxes, pero solo podrán reingresar a la pista cuando les sea autorizada su salida de boxes.

La salida de boxes está autorizada en forma constante, excepto cuando el Auto de Seguridad y los auto que lo preceden estén próximos a pasar o pasando por la salida de boxes.

Durante la neutralización con "AS", ningún participante podrá cumplir con una Penalización Boxes, aplicada con anterioridad.

h) Cuando los Comisarios Deportivos decidan llamar al Auto de Seguridad, procederá a indicarle que apague las luces giratorias. Esta señal le indicará a los pilotos que el Auto de Seguridad se retirará de la pista en el lugar establecido.

Una vez retirado el Auto de Seguridad, el primer auto de la fila que se encontraba detrás, podrá imponer la marcha, nunca inferior a la que venía desarrollando.

A partir de ese momento entre cada auto deberá haber una distancia aproximada de un (1) auto de separación.

Si algún auto tuviera inconvenientes que le hicieran reducir la velocidad, deberá retirarse de la línea del radio normal de marcha hacia un costado y permitir el sobrepaso del resto de los participantes, a quienes previamente advertirá mediante señas visibles su inconveniente.

Si logra retomar su marcha, continuará en el lugar en que se encuentra en ese momento.

i) Los autos deberán circular encolumnados, hasta la línea de Dirección de la Prueba en donde será señalado el reinicio de la carrera con Bandera Verde. A partir de ese lugar podrán iniciarse las maniobras de sobrepaso. Está estrictamente prohibido intentar maniobras de sobrepaso o adelantarse antes de pasar la bandera verde. Una vez reiniciada la carrera, en todos los puntos se exhibirán banderas verdes por una vuelta.

j) Cada vuelta completada con el Auto de Seguridad se computará como vuelta de carrera.

k) Si durante la aplicación del sistema de neutralización fuese necesario interrumpir la competencia con bandera roja, se aplicará lo establecido en el artículo 37°.

l) Los sobrepasos efectuados durante el procedimiento de neutralización desde el momento que se muestran los carteles "AS" serán penalizados con recargo de tiempo o Penalización Boxes pudiendo llegar la sanción hasta la exclusión.

Cuando recién puedan ser constatados luego de finalizada la competencia, los Comisarios Deportivos aplicarán en ese momento un recargo de tiempo o exclusión, aún cuando la infracción no se halla cometido en el transcurso de las últimas vueltas.

Art. 37°.- Procedimiento en caso de interrupción de la carrera con Auto de Seguridad en pista.

En el caso de producirse lo previsto en el inciso k) del artículo anterior, se tendrá en cuenta:

1° Si la intervención del Auto de Seguridad se hubiera producido antes de que el puntero cumpla la segunda vuelta y luego se detiene la competencia con bandera roja, se procederá de la siguiente manera:

- a.** Se largará nuevamente como si la carrera hubiera sido interrumpida antes de completar la segunda vuelta, con la grilla original y comenzando con el procedimiento de largada con cartel de cinco (5).
- b.** El recorrido de la prueba se determinará restándole al total de vueltas pautadas las cumplidas por el puntero desde apagada la luz roja mas un adicional de una (1) vuelta. Se realizará vuelta previa.

2° Si la intervención del Auto de Seguridad se hubiera producido después que el puntero cumpla la segunda vuelta, pero antes de cumplirse el 75% del recorrido total de la carrera y se detiene con bandera roja, se procederá de la siguiente manera:

- a.** Los autos detrás del Auto de Seguridad, se detendrán frente a la Dirección de la Prueba en la Línea de Bandera Roja a disposición de las autoridades deportivas, se podrá ingresar a boxes. En ambos casos, regirá el régimen de Parque Cerrado. La carrera se considerará en dos partes, la primera de las cuales terminó al final de la última vuelta anterior al ingreso del Auto de Seguridad.

- b. La resolución de la Prueba Final será por suma de tiempos y vuelta, para la primera parte se confeccionará una clasificación con la última vuelta registrada antes del ingreso del Auto de Seguridad y esta clasificación determinará la grilla de partida para la segunda parte. La grilla para la segunda parte será Standard y los lugares de quienes no larguen quedarán vacíos en la grilla.
- c. El recorrido de la segunda parte se determinará restándole al total de vueltas pautadas las recorridas por el puntero desde apagada la luz roja, incluyendo las vueltas con Auto de Seguridad, mas un adicional de una vuelta. Se realizará vuelta previa.
- d. Los boxes permanecerán cerrados (salida) hasta la largada de la segunda parte y a partir de ese momento se liberará el Parque Cerrado para los autos que estuvieran en boxes.

En ningún caso se puede usar auto suplente ni ingresar pilotos suplentes.

3º Si la carrera es detenida habiéndose cumplido el 75% de la distancia total de la carrera, el Auto de Seguridad ingresará a Boxes y todos los autos que puedan hacerlo deberán seguirlo e ingresar a Parque Cerrado.

La prueba será considerada cumplida, no habrá nueva largada y la Clasificación será establecida al final de la vuelta anterior cumplida por el primero de la carrera en el momento que se dio la señal de detención.

4º Si la carrera en las últimas vueltas producto de un accidente o incidente efectúa el ingreso del auto de seguridad y en la última vuelta tiene la posibilidad de liberar la misma. La carrera no finaliza con auto de seguridad, se liberará la misma y se darán dos vueltas más, a velocidad de carrera para determinar el ganador.

En el caso de que el accidente o incidente se efectuó en la última vuelta el C.D., dará por finalizada la prueba, para facilitar el ingreso de equipos auxiliares de rescate.

Art. 38º.- Llegada

La señal de fin de carrera será dada en la línea de llegada tan pronto como el primer auto haya cubierto la distancia establecida.

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

Los Comisarios Deportivos podrán designar Jueces de Hecho para determinar el orden de llegada.

Si por cualquier razón, la señal de finalización de la carrera fuese dada antes de que el puntero complete la cantidad prevista de vueltas, 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 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 que haya participado de la Prueba Final 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. 39º.- Clasificación Final

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., y es el único resultado válido sujeto a cualquier enmienda que pudiera proceder según el R.D.A., el presente Reglamento de Campeonato.

La confirmación definitiva de la Clasificaciones Finales de cada competencia, para la asignación de los puntos del Campeonato, será posteriormente al Control Técnico Final y luego de obtenerse los resultados del análisis de combustibles utilizados en cada prueba si se realizaran o bien cuando se haya dictado el fallo definitivo sobre algún reclamo efectuado en tiempo y forma.

Art. 40º.- Parque Cerrado

Definición: Es un recinto en el cual solo podrán acceder los autos de competición, al término de las Pruebas de Clasificación ó las Pruebas Finales 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 dé por finalizada la prueba correspondiente.

Al finalizar las Pruebas Oficiales (Clasificaciones y Finales) los automóviles participantes deberán ingresar a un Parque Cerrado o al lugar que dispongan las Autoridades de la Prueba, quedando a disposición de estas, para las verificaciones que se considere 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, o final queden en el circuito están bajo la reglamentación de Parque Cerrado.

Al finalizar la actividad del día sábado, los automóviles podrán retirarse del autódromo siempre que se encuentren debidamente precintados por el Comisario Técnico y lo hagan sobre su tráiler u otro medio de transporte adecuado.

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

Art. 41º.- 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. 42º.- Entrada a Boxes

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

Durante el transcurso de los Entrenamientos, Clasificación o Carrera, solamente está autorizado el acceso a boxes por la zona de desaceleración. Todo incumplimiento a esta regla ocasionará la aplicación de la correspondiente sanción, pudiendo llegar hasta la exclusión.

Todo conductor que tenga intención de abandonar la pista o de entrar a su box o al patio de boxes debe hacer notar su intención previamente y asegurarse que puede hacerlo sin peligro.

Salvo en caso de fuerza mayor, aprobada éste únicamente por los Comisarios Deportivos, el paso en cualquier sentido de la línea de separación entre la zona de desaceleración y la pista, está prohibido.

Art. 43º.- Circulación por la Calle de Boxes

La circulación por la Calle de Boxes durante las pruebas oficiales será controlada por quienes designen los Comisarios Deportivos.

La velocidad máxima será de 60 km/h.

Quien exceda este límite durante las pruebas de entrenamientos o clasificación podrá ser multado, mientras que en carrera se podrá aplicar Penalización Boxes o Recargo de Tiempo.

La velocidad será controlada entre las líneas demarcatorias determinadas por los Comisarios Deportivos.

Según la gravedad del hecho se podrá penalizar hasta con la exclusión del piloto inculpaado.

Art. 44º.- Asistencia mecánica de los vehículos

Los vehículos participantes sólo 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 realizada por el piloto con las herramientas y elementos que lleve en el vehículo, bajo pena de exclusión.

Los mecánicos o miembros de equipos, no podrán abandonar el sector de boxes sin autorización previa de los Comisarios Deportivos.

La infracción a estas disposiciones podrá ser penalizada por los Comisarios Deportivos según corresponda de acuerdo al tipo de prueba que se esté 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 *Prueba Final*: con exclusión.

Art. 45º.- Desvío y Acortamiento del Recorrido Oficial

Ningún conductor bajo ningún pretexto podrá acortar distancias, ni tomar por las banquinas, bajo pena de ser sancionado con exclusión, recargo de tiempo o penalización boxes según lo determinen los Comisarios Deportivos.

Si un competidor sufriera una salida de pista, deberá retomarla 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 con sumatoria de tiempos o exclusión.

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

Para el caso de incumplimiento de lo establecido en el presente artículo durante las pruebas de entrenamientos, la sanción a aplicar podrá ser de multa.

Art. 46°.- Seguridad General

Se darán instrucciones oficiales a los pilotos mediante las señales estipuladas en el R.D.A. 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.

Cualquier piloto que tenga intención de dejar la pista o abandono deberá de hacerlo señalando su intención realizar la maniobra sin peligro a otros competidores y dejar el vehículo lo más alejado posible de la pista, que el mismo no tenga que ser remolcado por equipos auxiliares o tener que disponer de auto de seguridad para su retiro.

Quien tiene intención de 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 R.P.P., el presente Reglamento y R.D.A.

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 y Carrera, si el piloto no puede por sus propios medios sacar el auto de una situación peligrosa en forma inmediata, los Comisarios de Pista tienen la responsabilidad de asistirlo, ubicándolo en lugar un 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 el régimen de Parque Cerrado, caso contrario será excluido.

Las reparaciones previstas en el Art. 44° 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.

Asimismo si el auto se encuentra en una posición que implique riesgo para los demás participantes, es responsabilidad del piloto permanecer cerca del auto detenido, en lugar seguro y colaborar con los oficiales para movilizar el vehículo.

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

Quien no cumpla con esta disposición o realice una maniobra o tenga una actitud que implique serio peligro para el resto de los participantes, será sancionado.

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 el transcurso 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, salvo que sean autorizados por los Comisarios Deportivos.

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 DEBERAN LLEVAR EN TODO MOMENTO los buzos y cascos especificados; capuchas, ropa interior, guantes, botas 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 determinará su exclusión.

En caso de lluvia el faro posterior debe estar encendido en todo momento, mientras circulen con pista húmeda.

Se efectuaran controles de los mismos. Deberán de ser accionados on/off desde el habitáculo con el piloto en posición normal de manejo con cinturones de seguridad colocados.

No se impondrá sanción en el caso que el faro no encienda durante la carrera, ni habrá necesidad de detener el auto.

El concurrente de cada auto o equipo durante el transcurso de las pruebas de entrenamiento, clasificación y carrera será 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 ésta.

El Director de la Prueba puede exigir que un piloto pase por un examen médico en cualquier momento del evento.

El incumplimiento de las disposiciones del R.P.P., Reglamento de Campeonato, Reglamento Técnico o el R.D.A, referidas a la disciplina general de seguridad puede significar la exclusión de la prueba del auto y del piloto involucrado.

Art. 47º.- Conducción en Circuitos

Respeto a las señales:

Las indicaciones que figuran en el R.D.A. como Código de Banderas, Anexo "H" del C.D.I., se consideraran que forman parte de este código de conducta en la conducción.

Todo Piloto debe conocer y respetar estas normas.

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 temporaria o permanentemente más veloz, deberá cederle el paso ubicándose a un lado para permitir que lo pasen por el otro.

Si un piloto que ha sido alcanzado no pareciera hacer uso de su espejo retrovisor, 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 sancionado por los Comisarios Deportivos.

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

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 las infracciones, tales penalizaciones pueden ser desde una multa hasta la exclusión de la carrera.

La repetición de maniobras peligrosas, aun cuando fueran involuntarias, pueden traer aparejada 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, está prohibida. La conducción continuada delante de varios vehículos, así como las formaciones de abanicos solo se autorizarán si no existe otro vehículo tratando de adelantarse. De lo contrario se agitará la bandera azul.

La penalización aplicada por ignorar la bandera azul también se aplicará a los pilotos que obstruyan parte de la pista y serán más severas en el caso de una obstrucción sistemática, y tal sanción irá desde una multa hasta la exclusión de la carrera. La misma penalización se aplicará 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 una 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 rápidamente 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 pista deberán prestarle asistencia.

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

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

Art. 48º.- Podio

Es obligación de los tres primeros clasificados en cada Prueba Final asistir al podio cuando los organizadores lo determinen.

Quien no cumpliera con ello sin causa justificada de fuerza mayor a entender de los Comisarios Deportivos, podrá ser penalizado.

GENERALIDADES

Art. 49º.- Publicidad

Los vehículos deberán llevar los calcos publicitarios que la Comisión Directiva de la A.P.S.P. determine, respetando la ubicación, forma, tamaño indicado y cantidad.

Art. 50º.- Derecho de Inscripción

La Comisión Directiva Fiat Uno Pista puede determinar un Derecho de Inscripción que cada participante debe pagar a esta Asociación, debiendo ser abonado dicho arancel como parte de la Verificación Administrativa Previa.

Art. 51º.- Responsabilidad por el pago de multas

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

Art. 52º.- Control de dopaje Alcohólico de los Pilotos

Se podrá proceder por parte del jefe del servicio médico, al control de dosaje alcohólico, dicho control se le efectuará a tres de los pilotos que por sorteo surjan entre los diez primeros clasificados.

Este control será de resolución inmediata. El piloto para quien el médico informe al Comisario Deportivo, que supera los parámetros de alcohol en sangre admitidos en la Ley Nacional de Tránsito será inmediatamente excluido, en forma inapelable por toda la competencia.

Art. 53º.- Sanciones aplicadas por los Comisarios Deportivos

Solo la Exclusión aplicada por los Comisarios Deportivos de un evento impuesta con posterioridad al desarrollo de una Prueba Final **ES APELABLE** según lo establecido en los Art. 181, 182 y 185 del C.D.I.

Si la trasgresión fue observada por los Comisarios Deportivos en la Prueba de Clasificación o la Primera Final y estos disponen la exclusión, esta sanción será inapelable.

Art. 54º.- Apercibimientos

La suma de cinco (5) apercibimientos en un mismo campeonato, aplicadas por los Comisarios Deportivos implicará la suspensión automática por una carrera y la aplicación de la misma será efectiva luego de tomar conocimiento el Comité Ejecutivo de la F.R.A.D. N°3 SO a cargo de quien estará la confirmación.

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

La sanción de suspensión es inapelable quedando el sancionado imposibilitado de correr en la categoría.

Art. 55º.- Reclamaciones

El derecho a reclamación solo corresponde a los concurrentes Art. 171, 172, 173, 174 y 175 del C.D.I.

El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de una caución que anualmente establecerá la F.R.A.D. N°3 SO.

Si la reclamación es procedente, se reintegrará 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.

El arancel deberá ser abonado en el momento de la presentación del reclamo y se abonará por cada elemento o hecho denunciado.

Art. 56º.- Apelaciones

Todos los concurrentes tienen derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos, con excepción del recargo de tiempo, cuando sean impuestos con posterioridad al desarrollo de una Prueba Final, según lo establecido en los Art. 181, 182 y 185 del C.D.I., y en los procedimientos para las Penalidades y Apelaciones del R.D.A.

La F.R.A.D. N°3 SO, anualmente establecerá el importe de caución fijada para la apelación. 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 C.D.I.

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 C.D.I.

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

Art. 57º.- 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 el Comité Ejecutivo, sujeta a iguales plazos.

Esta medida quedará 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.

Art. 58º.- Interpretación de los reglamentos

Ante cualquier diferencia de interpretación que se pudiera producir de la lectura de los Reglamentos Deportivos y Técnicos, consultar por escrito a C.T. / C.T.F.U. quién evaluara y dará la respuesta, comunicándose con la F.R.A.D. N°3 SO. a fin de dar conocimiento por escrito de lo actuado.

Todos los pilotos / concurrentes, ante cualquier duda deberá de abstenerse a ser su propia interpretación y efectuar consulta por escrito a la técnica C.T. / C.T.F.U. / F.R.A.D. N°3 SO, quien procederá a dar respuesta válida por el mismo medio.

Art. 59º. Entrega de trofeos

C.D.F.U. no entregará trofeos de fin de temporada, al piloto que no esté presente en el evento que a tal fin se organice. En caso de no poder concurrir el piloto, puede ser representado por su concurrente, familiar o a quien designe.

Art. 60º. Subcomisiones.

La C.D.F.U. Podrá crear distintas subcomisiones. La función de las mismas es variada, pudiendo trabajar en unión de sus integrantes mediante eventos, promoción de la categoría, recaudación económica para la compra de elementos etc.

La subcomisión deberá informar todo evento a realizar a C.D.F.U., quien tomara conocimiento, dará el visto a su realización. Las contrataciones deberán ser efectuadas por C.D.F.U.

Art. 61º. Competencia de pilotos invitados

C.D.F.U., durante el transcurso del año y no más de la 5º fecha, podrá realizar una carrera con pilotos invitados, la misma se realizará en la segunda competencia final de la fecha .

Esta competencia será definida por C.D.F.U. dándose a conocer el reglamento particular de la prueba R.P.P, con una anticipación de 20 días. En él se define puntos por presentación, puntaje de la prueba, característica de los participantes, circuito a realizar la prueba, o cualquier dato relevante de la misma que se considere necesario.

Se deberá comunicar de la misma al club organizador y a F.R.A.D. N°3 SO. Con la debida anticipación (20 días)

Art. 62º - Binomios

Los pilotos podrán competir indistintamente en forma unipersonal o según la forma de binomio.

Inc. 1º.- Definición

Se define como "Binomio" a la unión entre dos pilotos que comparten un mismo vehículo para la participación del Campeonato de Sport Prototipos. Tanto los pilotos que corren en forma individual como en binomio forman parte del mismo campeonato.

Inc. 2º.- Inscripción al Campeonato

Cuando dos pilotos requieran ser inscriptos en el campeonato como binomio deberán solicitar por escrito la inscripción como tal, para la totalidad o el resto del torneo.

De los integrantes del binomio uno deberá designarse como Piloto Titular y el otro como Piloto Adjunto. Si el piloto titular se encuentra rankeado, el binomio podrá utilizar el número correspondiente al Piloto Titular.

Ningún piloto podrá inscribirse como integrante de más de un binomio.

Para que un binomio pueda participar de la Copa Campeonato, ambos deben haber corrido en el transcurso de la etapa regular.

Inc. 3º.- Incorporación de un integrante

Cuando un piloto haya iniciado el campeonato individualmente, podrá solicitar la formación de un binomio, manteniendo la numeración del auto y los puntos obtenidos, incorporando un integrante que no se encuentre participando del presente campeonato.

Inc. 4º.- Vigencia

El binomio tendrá vigencia como tal para todo el Campeonato en el que se haya inscripto o hasta que se solicite su disolución.

La disolución deberá ser solicitada por escrito, con la firma del Piloto Titular, continuando el Piloto Titular con la puntuación obtenida hasta el momento.

Los componentes de este binomio disociado, podrán continuar su participación individualmente, pero no constituir un nuevo binomio por el resto del Campeonato en disputa.

Una vez finalizado el Campeonato la posición conseguida (número) quedará para el binomio si el mismo continuase en el siguiente campeonato, sino para el Piloto Titular.

Inc. 5º.- Cambio de Integrantes

Solo podrá reemplazarse al Piloto Adjunto si el mismo no ha participado de ninguna prueba oficial, siempre una fecha previa al inicio de la Copa Campeonato o que el binomio no haya debutado.

Inc. 6º.- Puntuación

A los efectos del Campeonato, la puntuación obtenida por cada uno de los integrantes se sumará a la del binomio que integran. Los puntos por presentación se otorgarán al binomio y no individualmente a cada uno de los integrantes.

Inc. 7º.- Participación

Una vez inscripto el binomio, toda participación de cada uno de sus integrantes será asignada al binomio.

Art. 63°.- Retiro de autódromo.

Debido a las características técnica del automóvil Fiat Uno Pista, el precintado del mismo en su parte motriz como en su transmisión y su verificación de control de potencia por el método de banqueo de HP/Torque. al termino de la competencia. Por consiguiente se autoriza al finalizar la actividad del día sábado, que los automóviles podrán retirarse del autódromo siempre que se encuentren debidamente precintados y habilitados por Comisario Técnico. Lo deberán sobre su tráiler u otro medio de transporte adecuado, respetando las reglas de transito vigentes. El incumplimiento de estas reglamentaciones implicará la aplicación de sanciones que los Comisarios Deportivos determinen.

Art. 64°.- Sensor de toma de tiempos / Banderillero electrónico Lisso

El sensor de toma de tiempos se efectuara su colocación en forma interna del guardabarros trasero, en la zona delantera del mismo. Es obligación la utilización de sistema de control electrónico de banderillero sistema Lisso. Estando activo en todo momento de salida de pista, tanto en pruebas no oficiales, como oficiales.

Art. 65°.- Comportamiento de los Participantes

Los integrantes de la Comisión Directiva de Fiat Uno Pista, no atenderán reclamos en forma airada o agraviantes de parte de los pilotos, mecánicos o concurrentes en períodos de competencia, quedando a cargo de la Asociación tomar las medidas pertinentes del caso. Durante el fin de semana de competencia, las decisiones referidas a la actividad deportiva son de jurisdicción exclusiva del Comisariato Deportivo C.D.F.U. hará responsable de actitudes anormales por parte de mecánicos, familiares y concurrente al piloto. Cuando un piloto, concurrente, mecánicos, familiares, insulte o agravie a cualquier miembro de la Comisión Directiva, C.T., C.D. veedores, personal auxiliar u otro piloto o mecánico. C.D.F.U., pasará obligatoriamente informe a las autoridades pertinentes. Comisario Deportivo – Autoridades de FRA 3 SO., quien determinara las sanciones correspondientes.

Art. 66°.- Vigencia

El presente Reglamento dispondrá de vigencia a partir del 1° de Enero del 2020 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 absoluta validez.-